



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

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

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



Coastersømand

***40 år blandt coastersøfolk, småskibsredere og
andre pirater***

En beretning om et langt liv som coastersømand, i storm og stille, på godt og ondt

AF Poul Erik Larsen

Forord

Efter jeg gik på efterløn i 2009, og ikke længere var afhængig af mit tidligere arbejdsliv som mangeårig navigatør coasterflåden, besluttede jeg mig for at fortælle coasterfartens historie, som jeg selv har oplevet den. Jeg har ingen journalistisk uddannelse, eller anden form for litterære forudsætninger, for at kunne kalde mig forfatter. Men jeg altid haft en stor lyst til at skrive, og har gennem et helt arbejdsliv, skrevet notater, dagbøger, og andet med relation til coasterfarten.

Jeg syntes det ville være en skam, at dette materiale skulle ende på lossepladsen, og besluttede derfor at skrive denne bog. Så, det er altså ikke en succesforfatters diger værk i, kære læsere, skal i gang med, men en almindelig coastersømands egne oplevelser af sit daglige virke i Dansk coasterfart, på godt og ondt.

Coasterfartens historie er, efter min mening, en både spændende og interessant epoke i Dansk søfartshistorie. Coasterne var i mange år rygraden i den nære skibstrafik omkring Danmark. De små skibe var en del af dagligdagen, i alle danske provinshavne. De gav arbejde til de lokale, som f.eks. det lille maskinværksted, der kunne træde til når maskineriet drillede. Skibshandleren, der leverede proviant.

Coasterbesætningerne var mange steder et livligt indslag på den lokale havnebeværtning. Dette er nu historie.

Der kommer stadig coastere til de danske provinshavne. De er bare ikke danske, men måske Hollandske, Tyske, eller har helt andre hjemsteder. Den lokale skibshandler er blevet udskiftet med et moderne supermarked. Det lokale maskinværksted er måske lukket for godt. På den lokale havneknejspe, kommer der ikke længere coastersøfolk. Den har måske også skiftet "ham", og er blevet til en frokostrestaurant, og satser mere på havnens turister.

Coasterne dannede i mange år en rigtig god platform for uddannelse af unge sømænd. Her fik de unge mennesker, i de fleste tilfælde, en god ballast i deres videre uddannelse i søfartserhvervet.

Coastersømanden blev gennem mange år, ikke regnet for "rigtig" sømand. Han havde ikke besejlet de store have, men holdt sig i den hjemlige andedam.

Denne påstand blev, med coasternes øgede størrelse, og udbredelse til World Wide sejlads, gjort til skamme. Jeg tror ikke der findes mange steder på kloden, hvor der ikke har været en dansk coaster på et eller andet tidspunkt.

Desværre kunne Dansk coasterfart ikke stå distancen i vor tids moderne skibsfart. Den blev udkonkurreret af vores nabolandes coasterflåde, som havde andre, og åbenbart mere attraktive, arbejdsbetingelser bag sig. Ligeledes blev den voksende godstrafik på bane og vej, en for hård konkurrent.

Det er selvfølgelig med beklagelse jeg må konstatere, at det om ganske få år er helt slut med denne form for sejlads under Dansk flag. Men kan samtidig glæde mig over, at jeg har haft mange oplevelser, både gode og mindre gode, i min tid som coastersømand.

Det bliver selvfølgelig min egen oplevelse af tiden i coasterfarten, der danner baggrund for indholdet i bogen. Jeg har brugt nyhedsmediernes arkiver, samt i stor udstrækning søfartens egne fagblades arkiver flittigt, i mit arbejde med at beskrive de forskellige beretninger om erhvervet.

Og, ikke mindst, min egen erfaring og meninger, om hvordan tingene måske burde være, hvis jeg var uenig med tingenes tilstand. Derfor står jeg alene med ansvaret for sandfærdigheden i min beretning. Jeg har hovedsageligt kun brugt navns nævnelse af personer, hvor det er i forbindelse med referat, eller henvisning til artikler, og anden form for medieomtale, hvor personer i forvejen er nævnt ved navn. Jeg har absolut ingen intention om, at hænge nogen personligt ud i min beretning.

Frederiksværk, september 2012.

ISBN: 9 788 771 438 512

Forfatter: Poul Erik Larsen

E-mail: pelarsen@webspeed.dk

Hjemmeside: www.pelarsen.dk

Forsidebillede:

M/S "Opnør" af Aabenraa (Rederiet H. P. Cleemann, Aabenraa) i fransk havn 1978.

Indholdsfortegnelse

Første udmønstring - 1965.....	6
Havundersøgelsesskibet Dana – 1965/66.....	8
Coasterfart & Stålværksarbejder – 1966 - 1968	19
Min første tid som styrmand – 1973 - 1979	26
Rederiet J. C. Jespergaard – 1979 - 1981	46
Rederiet Trigon - 1981/82.....	55
Rederiet H. C. Grube - 1982	59
Rederiet Nielsen & Bresling – 1983/84.....	61
Første periode i land – 1884/85.....	70
Svendborg Bay - 1985	78
Stålvalseværket - 1985/86	86
Grollen af Marstal - 1986	92
Golfkrigen & Våbensejlads - 1987.....	98
Arktis Pearl - 1987	108
Efterspil Arktis Pearl – 1987	121
Lottelith - 1987/88.....	133

Danalith - 1988.....	144
Iceland Saga - 1989	151
Coasterne som "Opdragelses institution" - 1989	165
Narkosmugling med Nerma – 1989	171
Arktis Queen - 1989/90.....	179
Arktis Sirius - 1990	185
Arktis Queen – 1990/91	195
Arktis Queen - 1991	203
Arktis Ocean – 1991/92.....	208
Arktis Ocean - 1992/93	216
Arktis Ocean - 1993.....	231
Katrine – 1994.....	242
Junior & Sarah Rousing – 1995/96.....	244
Pax - 1999.....	266
Peder Most - 2000.....	271
Peder Most - 2001.....	288
Sejladspause – 2001/02	295

Thor Emilie's forlis – 2000/2006	308
Marsus - 2002	319
Pegasus – 2003.....	323
Pegasus - 2004	336
Pegasus - 2005	342
Danalith - 2006.....	352
Malene – Kystfart Vest-Afrika 2007- 1	376
Kapringen af Danica White 2007	390
Malene – Kystfart Vest-Afrika 2007- 2	399
Malene – Kystfart Vest-Afrika 2007- 3	408
Birthe Bres - 2008	412
Puma 12. sept. – 6. okt. 2008	417
Efter hjemkomst fra Puma	422
Dan Fighter – 2008/09	430
Efterløønner – 2009	441

Første udmønstring - 1965

Mit første møde med dansk coasterfart skete 21.maj 1965. Jeg var lige fyldt 16 år, og mønstrede som dæksdreng ombord i M/S **Costas** af Aarhus. Jeg var kort tid forinden afmønstret fra havundersøgelsesskibet **Dana**, hvor jeg havde været salondreng i tre måneder. Året før havde jeg været på fiskeri i Nordsøen om sommeren, efter jeg var gået ud af skolen. Og hele vinteren havde jeg været med en fiskekutter, der fiskede fra Frederikshavn.

Costas var en coaster på 299 brt. Bygget på Ørskov stålskibsværft i Frederikshavn. Jeg mønstrede skibet på værftet, og var således med på jomfrurejsen, så det kunne ikke være mere nyt. Jeg er selv fra Frederikshavn, og kendte udmærket Ørskov stålskibsværft, da jeg hele min barndom havde færdes meget på havnen.



Ørskov stålskibsværft var startet i 1959, og ekspanderede igennem årene til et ret betydningsfuldt værft for den danske coasterflåde. Værftet var startet med at bygge ståltravlere, men gik hurtigt over til at bygge coastere.

Senere blev det til større skibe af forskellige slags, store travlere til Grønland, flere specielskibe af forskellige typer. Der er også

bygget færger, større containerskibe m.m. inden værftet stoppede med nybygninger i 2003. Værftet blev grundlagt af Arne Ørskov, som var en ret farverig personlighed, der går mange historier om i Frederikshavn.

Jeg nåede, i forbindelse med mønstringen af **Costas**, at møde Arne Ørskov personligt, selv om jeg kun var dæksdreng ombord, og faktisk ikke vidste hvem hr. Ørskov var.

Inden afgang fra værftet skulle vi have en masse stores og andet grej ombord. Jeg og en anden dæksdreng, var af skipperen blevet sat til at slæbe maling ombord. Det var ret tungt arbejde for sådan et par knægte, malingen var i dunke med 20 og 5 liter.

De skulle slæbes fra kajen, op af gangvejen og ud under bakken, hvor storesrummet var. På et tidspunkt under dette arbejde, stod en mand på gangvejen og talte med skipperen, som stod oppe på dækket. Jeg kom slæbende med to dunke, og begyndte at gå op af gangvejen. Manden der stod på gangvejen, havde ikke set jeg kom, og flyttede sig derfor ikke. Jeg sagde nu til ham, om ikke han kunne finde et andet sted at holde palaver.

Han flyttede sig nu op på dækket, og jeg kunne komme videre med mine dunke. Men nu skældte skipperen mig huden fuld, og spurgte, hvad fanden sådan en snotvalp bildte sig ind.

Jeg turde selvfølgelig ikke svare igen, men blev stående med dunkene. Nu sagde manden, der havde stået på gangvejen, følgende til skipper, og det husker jeg som var det i går.

- Jeg kan forstå du ville skælde ud, hvis knægten havde lavet noget forkert, men syntes du ikke, at du som skipper, skulle tænke dig lidt om inden du begynder at galpe op!

Det havde været bedre om du havde givet knægten en hånd med, du kan vel se han knap kan bære de forbandede dunke. Derefter tog han den ene dunk, og sagde, - nå knægt skal vi se at få det her på plads.

Jeg blev sgu helt paf, og anede ikke hvad jeg skulle gøre. Men manden hjalp mig med at bære dunkene på plads. Derefter stak han mig en tikroneseddel, og sagde, - ser du min ven, nu er der ligesom lidt mere system i sagerne. Derefter gik han.

Jeg måbede, og jeg kan love for, det samme gjorde skipperen. Skipperen spurgte nu, om ikke jeg vidste hvem manden var. Det måtte jeg jo sige nej til, jeg anede det simpelthen ikke.

- Det var sgu direktøren for værftet, sagde skipperen og så, om muligt endnu mere betuttet ud.

Med **Costas** sejlede vi i Nord/Østersø fart. Det var mest træ fra Østersøen til England, Frankrig og returlaster med china clay. Ombord var der skipper, styrmand og tre unge mennesker. To på dækket, og en som kok. Arbejdet bestod i vedligeholdelse af skibet når vi sejlede, og i havn at rigge til for losning/lastning. Når vi lastede træ, var der en hel del arbejde med surring af dækslast. Vi skulle også være behjælpelige med afmærkningen af de forskellige partier af lasten. Det blev gjort med, at vi lavede separeringer med noget vandfarve.

Arbejdet var til tider lidt hårdt, men ikke værre end i fiskekutterne, så jeg trives med det. Nu var jeg lidt splejset som ganske ung, og det resulterede i at jeg blev drillet temmelig meget af de andre unge. Men også det lærte jeg at leve med, og med tiden blev jeg rimelig til at give igen på deres drillerier. På det tidspunkt var fiskeriet, det jeg var mest interesseret i. Dels var der flere penge at tjene, dels følte jeg mig bedre tilpas på en fiskekutter.

Jeg var ombord i **Costas** 2½ måned. Det var i mellemtiden blevet sommer, og jeg kunne få en hyre på en kutter i Nordsøen. Så jeg kunne nå at få et par rejser inden sæsonen var slut. Der var flere penge i fiskeriet, og jeg havde fået lovning på at komme med **Dana** igen sidst på året.

Jeg havde travlt med at blive dus med søfarten. Jeg tror at, jeg hele tiden har tænkt mig at blive sømand. Hele min barndom i Frederikshavn havde jeg drømt om at komme til søs, og i hele min skoletid tilbragte jeg en stor del af min fritid på havnen. Så for mig betød disse år starten på et langt liv til søs.

Havundersøgelsesskibet Dana – 1965/66

Den 1. november 1965, rejste jeg til København med natbåden fra Ålborg. Jeg skulle mønstre ombord i havundersøgelsesskibet ***Dana***, for anden gang dette år. ***Dana*** var som havundersøgelsesskib, jo ikke nogen coaster. Men det var her ombord min tid som sømand startede for alvor. Derfor hører beretningen også sammen med de efterfølgende beretninger.

På den første tur med ***Dana***, lige efter nytår, var vi i Nordsøen. Da det også var min første tur på søen, udover fiskekutterne, var der meget at lære. Men jeg syntes det var spændende og var opsat på at det skulle blive mit liv i fremtiden.



Dana var en ældre "dame", allerede i 1965. Bygget i 1937 på Frederikshavn Værft & Flydedok. Skibet var på 490 brt., men på trods af den lille tonnage, var der en forholdsvis stor besætning ombord. Besætningen var på 21 mand, og derudover var der plads til 7 biologer. Det var mange mennesker, på et lille skib. Skibet var bygget til at foretage biologisk havundersøgelse, og selvfølgelig indrettet derefter. Selv nu i 2009, hvor jeg skriver denne beretning, syntes jeg stadig efter et langt liv til søs, at ***Dana*** var et af de bedste skibe jeg opnåede at sejle med. Det er selvfølgelig ren nostalgi. Men for mig betød tiden ombord på ***Dana***, starten på et langt liv til søs, og alt hvad dette indebar. Den atmosfære, der herskede ombord på den gamle skude, har jeg aldrig siden stødt på. Og set med nutidens øjne, var skibet, og forholdene ombord, jo i virkeligheden et lev fra en svunden tid. Men for mig fik det stor betydning i mit forhold til søen.

Apteringen (beboelsen) var meget gammeldags indrettet. Vi to messedrenge, og kokken, var udover kaptajnen de eneste der boede over dækket. Kaptajnens beboelse var bag ved broen, på båddækket. En lille salon, og soverum. Helt ude agter boede vi to messedrenge på et meget lille kammer. Her var der to køjer, den ene over den anden, et lille bord og en fast bæk langs væggen. Der var ikke plads til vi begge kunne stå og klæde os på, på samme tid. Der var et skab til hver, og under køjerne, en skuffe til hver. I skottet var der en servante, som kunne slås ned. Man hentede så en pøs vand i det fælles badeværelse, som blev delt mellem os, kokken, hovmesteren og officererne. Når vandet var hældt i servanten, skulle pøsen anbringes nedeunder, da der ikke var noget afløb. Ved siden af vores kammer, havde kokken sit. Men han var dog alene om det.

Under vores kamre, var der storesrum til proviant, et stort fryse- og kølerum. Kabys og pantry for officeren, var det næste i dækshuset fremefter. Så kom officersmessen, og nedgang til officersbeboelsen. Midtskibs var der en stor salon til kaptajn og videnskabsfolkene, med tilhørende pantry. Resten af dækshuset var radiostation og laboratorium for biologerne.



Den agterste beboelse under dæk, var officerkamrene. Midtskibs boede videnskabsfolkene, og helt ude i stævnen under bakken, boede den menige besætning.

Herude, forrest i skibet, var kamrene dobbelte så man boede to mand sammen, og et enkelt, til motormændene, boede de tre mand sammen. Her var en fælles messe for dæks og motormandskabet. Bad/toilet var på dækket under bakken.

Selv under disse, vel nok noget spartanske forhold, var der en atmosfære og et helt specielt sammenhold mellem mennesker, jeg aldrig senere i livet mødte til søs.

Mange af besætningsmedlemmerne var folk, der havde været med skibet i en årrække. Dette satte selvfølgelig også sit præg på forholdene. For dem var det ikke kun en hyre, men en livsstil.

Jeg syntes det var meget spændende at følge med i hvad biologerne foretog sig, og tilbragte meget af min fritid sammen med dem. Der var laboratorier ombord hvor de lavede deres undersøgelser, og jeg fik tit lov at opholde mig der, bare jeg ikke var i vejen for dem.

Vi besøgte Aberdeen i Skotland, her blev der arrangeret en tur for besætningen med bus ind i landet. Bl.a. besøgte vi det engelske kongehus's sommerslot, og flere andre steder. Vi var også en tur i Lerwick på Shetlandsøerne, og i Stavanger i Norge.

Over sommeren havde **Dana** gennemgået et større værtophold. Dette var i forbindelse med et større togt til Sargassohavet. Hovedformålet med dette togt var, at undersøge ålens vandring fra de danske farvande, til gydepladserne i Sargassohavet. Og også ynglens vandring tilbage til de danske farvande.

Så efter værtsoopholdet, blev den første tid brugt på et kort togt i Nordsøen. Her blev der prøvet en del nyt grej af, inden juleferien. Efter en kort ferie over jul og nytår mødte vi igen ombord. Skibet lå i Tuborg havn, hvorfra vi sejlede i begyndelsen af januar 1966.

Den første del af turen var der ingen biologer ombord. De kom først ombord på Azorerne, som var det første ophold på togtet. Azorerne er en portugisisk øgruppe på ni øer, der ligger i Atlanterhavet, ca. 1500 km. ud for Portugals kyst. Vi kom til Ponta Delgada, som er den største by på Azorerne. Den ligger også på den største ø, som hedder Sao Miguel.

Her blev vi et par dage, jeg tror biologerne skulle komme ombord her, men jeg husker ikke hvorfor det blev ændret. I stedet sejlede vi til en anden ø, Santa Maria, hvor biologerne kom ud til os i en fiskerbåd. Efter de var kommet ombord, fortsatte vi sejladsen mod Sargassohavet.

En dagligdag ombord på **Dana** kunne udforme sig på følgende måde.

Begge os drenge blev purret af dæksvagten kl. 0545. Efter morgentoiletet, skulle der rettes an til morgenkaffe. Herefter blev kokken purret, der skulle tørres støv af, og gøres rent i messe og salon. Der blev bakket op til morgenmad, som blev serveret kl. 0800. Efter morgenmaden, og opvask

efter samme, skulle der gøres rent på kamrene. Her skulle der også hver dag tørres støv af, redes køjer, og ellers holdes pinligt rent. Når vi var færdige med det, gik hovmesteren det hele igennem. Det hændte han havde noget der skulle rettes, men det var ikke ret tit.

Der skulle serveres middag kl. 1200. Men først skulle jeg dække bord i salonen. I starten viste hovmesteren mig tilrette, men jeg fandt hurtigt ud af det. Der blev altid serveret tre retter til middag, og det uanset hvordan vejret var.

Det var tit nogle af videnskabsfolkene der ikke skulle have noget mad, da de var søsyge. For mig var det ikke altid lige let at gå rundt med maden, når der var rigtig søgang. Men jeg har nu kun været ude for et alvorlig uheld i den tid jeg var messedreng.

En dag var der meget dårligt vejr, og da jeg skulle servere suppen for kaptajnen, tog skibet en ordentlig overhaling. Inden jeg kom ind i salonen, havde hovmesteren sagt til mig, at jeg skulle være meget forsigtig. Det syntes jeg også jeg var, men da jeg nåede frem til kaptajnens plads, var det som om dørken pludselig forsvandt under mig. Jeg kunne ikke gribe fat i noget, jeg holdt jo suppeterrinen med begge hænder. Jeg faldt lige så lang jeg var, og i faldet slap jeg terrinen, den landede nok så flot i skødet på kaptajnen. Han så mildest talt noget forbavset ud, og det var da også et syn for guder. Hans fine lyse uniform, var blevet mere eller mindre rød over det meste, af tomatsuppe. Jeg var stum af skræk for hvad der nu ville ske.

Men kaptajnen tog det nu meget roligt, han meddelte resten af selskabet, at middagen var udsat en halv time, og man ville derefter spise videre, dog uden suppe. Jeg var flygtet ud i pantryet, og kunne slet ikke sige noget, men var meget ulykkelig over hvad der var sket. Hovmesteren skulle til at skælde ud, men i det samme kom kaptajnen derud, og sagde. - De skal ikke skælde ud på drengen, han gjorde sit bedste, men jeg ser gerne vi forsætter middagen når jeg har skiftet uniform. Middagen fortsatte som kaptajnen havde sagt. Dog uden suppe, som maven ikke fik gavn af, det blev en fryd for øjet i stedet.

Efter middagen skulle der vaskes op, og ryddes af vejen. Når dette var overstået, var der fri til der skulle dækkes op til kaffe om eftermiddagen. Til aften skulle der rettes pålægsbakker an til besætningen ude under bakken, og selvfølgelig skulle der også dækkes op i messe og salon. Her skulle jeg hjælpe hovmesteren, som selv stod for dette arbejde. Bakkerne til den menige besætning blev hentet af dæksdrengen. Han stod for serveringen i mandskabsmessen, som lå ude under bakken forrest i skibet.

Det kunne til tider være en besværlig affære at få maden frem til mandskabsmessen. Her skulle dæksdrengen over dækket med madspande og bakker, og i dårlig vejr kunne det være en besværlig balancegang.

Dog var der en vej gennem skibets laboratorium og ud i stuverummet, herfra var der en lem ind til mandskabsmessen. Men der skulle være meget dårlig vejr før denne vej blev valgt, fordi her skulle man gennem flere rum, og op og ned af trapper. Den varme mad til mandskabsmessen blev hentet i kabyssen. Maden blev øst op i nogle madspande, som var inddelt i tre forskellige afdelinger, således de forskellige retter kunne holdes adskilte. Ude i messen blev det så rette an af dæksdrengen. På et senere togt kom jeg selv til at stå for denne tjans.

Aftensmaden i salonen bestod af forskellige slags pålæg, sild og anden fisk, samt et par lune retter. Alt blev arrangeret på fade og i skåle, og jeg syntes der var en farlig masse opvask bagefter.

Her var hovmesteren dog meget tit behjælpelig, han skulle jo også rigge fadene af, så han gav tit en hånd med. Når dette var overstået, var der som regel nogle der skulle have lidt af de varer, som hovmesteren solgte. Det kunne være øl, vand, chokolade, men også andre fornødenheder som sæbe, tandpasta og lignende. De der skulle handle, havde i løbet af dagen afleveret en bon på hvad de skulle have. Det var nu mit job, at bringe disse varer rundt til de forskellige. Det var ikke så tosset en tjans, som regel fik jeg et stykke chokolade eller en sodavand for dette ekstra arbejde.

Det kunne tit blive ret sent før jeg havde fri, men det lagde jeg sjældent mærke til. Når jeg havde fri gik jeg tit ned i laboratoriet hvis der var nogen af biologerne som arbejdede.

Jeg var meget interesseret i deres arbejde, og fik tit lov til at følge med i deres arbejde. Ellers var der ikke så meget man kunne lave i fritiden. Jeg gik også tit op på broen, hvis vi ikke lige var ved at lave noget videnskabeligt, men bare sejlede, fik jeg tit lov til at styre skibet.

På Atlanterhavet, mellem Azorerne og Bermuda, arbejdede biologerne med forskellige opgaver. Der blev fisket efter plankton, og det foregik med et meget fintmasket net, som kaldes et stramaj net. Det bestod af en jernring, hvorpå selve nettet var syet på. Der blev nu firet en wire ud, med en vægt til at tynde nettet ned med. På denne wirer kunne der fastgøres flere net af gangen, således de fiskede i forskellige dybder.

Der blev også foretaget en hel del vandprøver fra forskellige dybder. Det foregik med et apparat, som blev sænket ned i en bestemt dybde. Når apparatet var i den rigtige dybde, blev et lod påsat wireren. Når dette lod nåede ned til apparatet for enden af wireren, udløste det en låseanordning, der lukkede for vandbeholderen. Når det hele så blev trukket op med spillet, indeholdt apparatet vand fra den dybde, hvor det var blevet udløst.

Vi så flere gange store hvaler, og en enkelt gang hvor vi lå stille, kom en stor pukkelhval meget tæt på skibet.

Næste ophold på togtet, var Bermuda, en lille øgruppe i Atlanterhavet. Bermuda er en gruppe på omkring 150 mindre koraløer, og koralskær i det vestlige Atlanterhav omkring 1100 km. øst for Cape Hatteras i North Carolina. Hovedstaden hedder Hamilton, og havnen vi besøgte hedder St. George's Harbour, og ligger på østkysten af hovedøen.

Her var meget at se på, og det blev da også til at par ture i land. Jeg var alene på en tur til øens største by, Hamilton, det var en stor oplevelse.

Der var mange turister, og i havnen var der fyldt op med store krydstogt skibe. På samme tur var jeg ude i en slags naturpark. Her var der store havskildpadder, og en stor sø med hajer og andre rovfisk. Her kunne man stå på broerne, og fodre fiskene med foder der kunne købes på stedet.

Efter opholdet på Bermuda, sejlede vi igen ud i Sargassohavet. Sargassohavet er et meget stort havområde i Atlanterhavet, mellem 20° - 40° nordlig bredde, samt mellem 35° - 65° vestlig længde. Så Bermuda ligger i Sargassohavet.

I Sargassohavet samles der store mængder af tang, kaldet sargassotang. Denne tangforekomst kan til tider ligne små øer, og brede sig over meget store områder. Tangen er ikke til fare for skibsfarten, men små sejlbåde kan godt få problemer, hvis de bliver fanget af en større forekomst. Sargassohavet er yngleplads for den europæiske ål, som netop var hovedformålet med **Danas** togt herud.

En del af Sargassohavet bærer også navnet Bermuda- trekanten. Bermuda-trekanten strækker sig fra Bermuda til Florida og Puerto Rico. Et stort antal skibe og fly er i tidens løb sporløst forsvundet i dette område, uden der kan gives nogen fornuftig årsag hertil. Der har været utallige teorier og gisninger om årsagen, men det er forsat et uopklaret mysterium. Der er også i tidens løb skrevet mange bøger om emnet, uden man er kommet mysteriet nærmere.

I Bermuda - trekanten dannes der også strømhvirvler og cykloner, hvis årsag ikke kendes. Der forskes forsat i disse årsager, uden man er kommet til noget egentligt resultat.

Vores ophold i Bermuda-trekanten forløb dog uden nogen dramatik i første omgang. Biologerne udførte deres undersøgelser, og deres resultater ved jeg ikke meget om. Den anden messedreng ombord, Niels, og jeg havde ingen problemer med at få tiden til at gå.

Udover vores arbejde, havde vi meget at se til i vores sparsomme fritid. Når biologerne arbejdede, lå skibet tit stille. Det var når der skulle tages vandprøver og lignende. Så var der rig lejlighed til at studere, hvad der var af fiskeliv i overfladen.

Især når vi lå stille om aftenen, og det var mørkt, så var der et vældigt liv at studere. Os drenge fik så lov at rigge en lampe op, således at den lyste lige i overfladen. Nu kom der både små blæksprutter, flyvefisk og mange andre farvestrålende fisk, som blev tiltrukket af lyset. Vi fangede mange forskellige fisk. Det gjorde vi ved, at en af os havde en line med lidt madding på, den anden stod parat med et net på en lang stang. Det var især blæksprutter vi fangede på denne måde, men også flyvefisk var nemme at fange med nettet.

Hvis vi lå inde i et tangbælte, var der ekstra meget liv. Der gemte sig rigtig mange fisk i tangen, så det var bare med at hive en masse tang ind på dækket. Når vi rystede tangen over en balje, kom der mange spændende ting til syne. Så på disse aftener kom vi tit rigtig sent til køjs, og kunne godt være lidt trætte om morgenen, men det var en spændende tid.

Om dagen var der ikke så meget at kigge på, men også her blev der fisket lystigt når vi lå stille. Da blev der fanget sejlfisk, barracudaer, dolphins (på dansk kaldet guldmakrel). Det skete også der var en haj der bed på krogen, men det lykkedes nu aldrig at få en haj op ombord. De løb som regel med maddingen, og en god bid af linen også.

Næste stop på turen var de vestindiske øer. Disse øer var tidligere danske besiddelser, men blev solgt til USA i 1917. Øerne består af St. Croix, St. Thomas og St. John.

De indgår i, og omfatter to tredjedele af Jomfru-øgruppen i De små Antiller, og ligger mellem Anegada-passagen i øst og Puerto Rico i vest. Her besøgte vi St. Thomas, og der var stadig mange minder fra tiden, da disse øer tilhørte Danmark.

I Charlotte Amalia, byen på St. Thomas, havde mange af gaderne stadig gamle danske navne. Jeg syntes det var meget spændende, at gå rundt i de gamle gader. Der var også mange gamle bygninger, og i det gamle fort var der et spændende museum.

Vi blev godt modtaget i byen, og der var flere receptioner ombord. Havnen er en naturhavn, og der er en ret stor marina. Her blev der arrangeret fest for os, og hele besætningen fik rigtig festet. Der blev også tid til en tur på stranden, og flere udflugter blev arrangeret. Så da vi sejlede igen, var det med mange nye og gode oplevelser.

Under opholdet på St. Thomas, blev en del af videnskabsfolkene udskiftet. Der var en del udlændinge ibland dem, og jeg havde mange sjove oplevelser med dem. Her vil jeg fortælle om en af disse oplevelser.

Når videnskabsfolkene efter en periode ombord skulle rejse hjem, var det kutyme at give en drikkeskilling til salondrengen. Jeg fik som regel denne drikkeskilling samtidig med de sagde farvel, og det varierede en hel del, hvor meget der faldt af.

På St. Thomas, var der en svensk biolog der skulle rejse. Under togtet havde jeg gjort alle nogle småtjenester med forskellige former for opvartning. Det kunne være at bringe dem varer, som de købte hos hovmesteren. Eller hvis de var f.eks. søsyge, at gøre ekstra rent i deres kahytter. Den omtalte svensker havde netop været meget søsyg under togtet, og jeg havde derfor haft meget ekstra arbejde på grund af ham.

Den dag de alle skulle rejse, havde jeg scoret en ikke ubetydelig skilling i drikkepenge, men svenskeren sagde bare farvel, og det meget kort.

Han havde set de andre give en skilling, men det reagerede han ikke på. Jeg var skuffet, og brokkede mig til hovmesteren, som sagde - at de jo ikke nødvendigvis skulle give drikkepenge, men han syntes nu nok den nærige svensker var for meget.

Jeg gik nu i gang med at gøre rent i de kahytter, hvor der skulle flytte nye folk ind. Den sidste kahyt jeg tog, var netop den hvor svenskeren havde boet. Og stor var min overraskelse, da jeg skulle gøre servanten ren.

Heri lå der en kuvert, og da jeg åbnede den var der et pænt kort med en hilsen, og der lå tre hundrede kroner indeni. Da blev jeg glad, og ærgrede mig over jeg havde omtalt ham så negativ overfor hovmesteren. Jeg havde aldrig før, eller siden, fået et så stort beløb i drikkepenge. Det var mere end jeg havde fået af de andre tilsammen, og jeg var meget glad for denne påskyndelse.

Efter det dejlige ophold på St. Thomas, gik rejsen igen ud i Bermuda trekanten, hvor der var nye opgaver for biologerne.

På denne del af rejsen skete der en meget kedelig hændelse ombord. Poulsen, vores telegrafist og fiskemester døde. En aften følte han sig lidt utilpas, og vil gå ned i sin kahyt for at hvile sig lidt. Nogen tid efter fandt styrmanden ham død. Jeg husker ikke om det var en blodprop, eller et hjertestop. Men det var en meget trist oplevelse, og berørte os alle ombord meget.

Næste morgen kaldte kaptajn Fjelde os alle sammen, og gav os den triste meddelelse. Alt videre arbejde blev indstillet, og kursen sat mod Bermuda.

Jeg er ikke sikker, men jeg mener der var omkring tre døgn's sejlads til St. George's Harbour. Efter at Poulsen var blevet gjort i stand, blev han pakket i tæpper og plastik, og blev placeret i skibets kølerum.

Nils, den anden messedreng, og jeg selv var lidt bange for at han skulle ligge der, for vi havde kahyt lige oven over proviant og kølerum. Vi var ikke meget for at gå til køjs om aftenen, og når vi endelig skulle til at sove, kunne vi ikke lade være med at ligge og småsnakke om det.

Det var nogle triste dage, inden vi kom til St. George's Harbour, der var meget stille ombord. Men vi kom over det, og efter et kort ophold, hvor der blev holdt en højtidelighed for Poulsen, fortsatte vi igen på rejsen.

Livet ombord fortsatte sin vante gang, videnskaben passede deres, og ligeså gjorde vi andre. Efter nogen tid lettede den triste stemning, og humøret vendte tilbage. Der blev igen lavet spas og sjov, da der ikke var anden form for underholdning, end den vi selv kunne finde på.

Nils og jeg havde fundet en, måske lidt onskabsfuld måde, at lave sjov på. Når vi havde fanget en del småfisk, bundt vi den sammen med elastikker. Sådan et bundt fisk smed vi ud til mågerne, og jeg kan love for der blev opvisning i luftakrobatik, når en seks syv måger hver havde slugt en fisk, som var bundet sammen med elastikker.

Men de voksne ombord kunne nu også godt skeje lidt ud til tider. En dag havde vi fanget en blæksprutte, og kokken og en af de andre indgik et væddemål, som gik ud på følgende.

Kokken skulle trække sine shorts ned, og blæksprutten skulle placeres på han bare bag. For at han kunne vinde væddemålet, skulle den suge sig fast, og blive siddende mens der blev taget et billede af situationen. Kokken vandt væddemålet, og det var et kostelig syn.

En anden gang havde et par af videnskabsfolkene og bådsen stået på agterdækket, og holdt lidt sjov. Der blev holdt aktion over bådsen shorts. Problemet var bare, at han kun havde shorts på, og ikke andet. Men shortsene blev solgt, og bådsen skulle nu gå nøgen gennem hele skibet. Vi havde en kvindelig biolog med på denne del af turen, hendes mand var også med. Da bådsen nu vandre nok så frejdig forud kommer damen ned fra båddækket, uden at bådsen opdagede det, og han kunne ikke nå at gemme sig.

Jeg tror nu ikke hun tog sig noget særligt af det, men det kom kaptajn Fjelde for øre, og det var ikke så godt. Bådsen måtte nu stille til skideballe hos kaptajnen, som mente at det var en uanstændig optræden. Det var måske ikke så slemt. Men alle vi andre havde nu noget at drille bådsen med i flere dage, og det var sikkert værre end den skideballe han havde fået.

Vi fangede nogle pindsvinefisk, en kuglerund fisk, der når den skulle forsvare sig, pustede sig op ligesom et pindsvin. Biologerne viste os, hvordan man kunne få en fin souvenir ud af sådan en fisk. Den blev lagt i formalin, hvorefter man tog indmaden ud, ligeledes skrabe kødet ud af flere omgange. Til sidst var der kun skindet tilbage.

Nu kom man en ballon i skindet, pustede den op, og tørrede den. Til sidst blev den lakeret, og var vældig fin med strittende pigge og det hele. I det hele taget var der mange spændende fisk at se hver gang der blev fisket. Vi havde et lille akvarium ombord, og biologerne prøvede at holde liv i nogle af de fisk vi fangede. På et tidspunkt fangede vi nogle meget små klumpfisk, og så vidt jeg husker havde vi dem med hjem i akvariet.

Der blev også lavet bundprøver på meget store dybder. Hvad resultaterne af disse prøver blev, ved jeg ikke, men sjovt så det ud når prøverne kom op. Så sad biologerne med vandslangen, og var smurt ind i mudder. Det lignede små børn i en børnehave, men det var selvfølgelig meget seriøst.

En aften havde vi fået sådan en bundprøve op. På en lille sten sad der to små mikroskopiske dyr eller larver. Der var åbenbart noget af en sensation de der havde fået op. Hele besætningen var nede i laboratoriet på skift, for i mikroskop at beundre de to blege havdyr.

Vi havde flere gange prøvet på at fange en havskildpadde, men det var ikke lykkedes. Der blev lavet mange forskellige snedige indretninger for at fange en sådan. Til sidst opgav vi. Men så en

dag vi havde planktonnettet ude lykkedes det, helt utilsigtet. Under indhivningen af nettet gik der et meget fint eksemplar af en havskildpadde i.

Der blev lavet en kasse til padden, med nogle sække i den ene ende, og vand så den kunne holde sig våd. Den blev hurtig hele skibets kæledægge, og den så ud til at trives ombord.

De første dage var den meget stille, men efter nogen tid kunne vi fodre den med salatblade, og den fik skam også motion ved at kravle lidt rundt på dækket.

Jeg tilbragte meget tid sammen med den, og det blev hurtig mit job at fodre og motionere den. Da vi kom hjem, kom den ud på Danmarks Akvarium, sammen med de andre fisk vi havde i levende live ombord.

Det sidste stop på rejsen var igen Ponta Delgada på Azorerne. Her blev der nogle dages ophold, og der blev arrangeret ture rundt på øen. Det syntes jeg var meget spændende.

Vi så de varme svovlkilder, og andre af øens seværdigheder. Vi var også på besøg på en stor ananas plantage, og jeg blev meget forbavset over at se hvordan en ananas voksede. Jeg troede de voksede på træer, og ikke som tilfældet er, på jorden ligesom kål. På plantagen lavede man også en likør af ananas, og der var smagsprøver til os.

Jeg turde dog ikke smage, da hovmesteren var med. Jeg købte en ananas, en hel grøn ananas, som blev pakket i en fin trækasse med træuld, så den kunne holde sig til jeg kom hjem. Det var en fin souvenir, og hjemme havde familien aldrig set sådan en. På havnen var der også flere gange souvenirhandlende ombord, så der blev handlet der også. En del af biologerne og videnskabsfolkene gik i land på Azorerne, så der var ikke så mange ombord da vi sejlede det sidste stræk hjem til Danmark. Der blev heller ikke lavet ret meget biologisk arbejde på denne del af rejsen, så turen hjem gik ret hurtigt.

Den dag vi ankom til Tuborg havn, var der stor modtagelse på havnen. Der kom en del journalister og fotografer. Der var reception ombord med fiskeriministeren og andre fine folk.

Her fik jeg min debut som tjener for det finere borgerskab. Jeg blev udstyret med en af hovmesterens fine hvide jakker. Den passede naturligvis ikke, men ved hjælp af et snedigt knappearrangement, lykkedes det at få det til at se nogenlunde ud.

Der gik jeg så, og så meget højtidelig ud, serverede drinks og mad for de fine mennesker, mon ikke man var lidt stolt. Jeg husker fiskeriminister Risgaard Knudsen og en departementschef, kommenterede den meget høflige unge mand overfor kaptajn Fjelde. Da kunne jeg nu være krøbet i et musehul, men var da ligegodt temmelig stolt.

Efter nogle dages afrigning af skibet, blev jeg afmønstret den 11. maj 1966, og kunne tage hjem til Frederikshavn for at holde ferie, indtil jeg skulle med på Grønlandstogtet senere på året.

Mens jeg var hjemme på ferie, blev der lavet en artikel i den lokale avis, Frederikshavns Avis.

17-aarig med havets uro i sine årer.

Poul Erik Larsen, Frederikshavn, hjemme igen efter Dana-togt og aalejagt i venten på sommerens Grønlands-færd.

- Den sidste måned, før vi kom hjem fra Dana's åletogt i Sargassohavet, snakkede vi meget om, hvornår vi var hjemme. Til sidst snakkede vi kun om at komme hjem, væddede om, hvornår vi rundede Skagen o.l.

Og nu? Ja, nu venter jeg kun på at komme ud med "Dana" igen på sommertogt til Grønland.

- Selvfølgelig er det rart at komme hjem. Men efter tre dage begyndte jeg at kede mig. Hvad skal man lave, når man holder fri? Ligge på sofaen og læse.

- Jeg kan selvfølgelig også gå på havnen, hvor jeg kender næsten alle fiskerne. Og snakke med mine skolekammerater, og være hos familien.

Der er en måned til "Dana" skal på togt til Grønland. Jeg rejser nok til København en uge før for at hjælpe med klargøringen.

Ordene er et koncentrat af, hvad den 17-årige frederikshavnerdreng Poul Erik Larsen, har fortalt AVISEN om tiden mellem to togter med havundersøgelsesskibet Dana. Som en rigtig sømand har han fået havets uro i årerne, en uro efter at se noget ske omkring sig.

Spørg ham så om Dana-togtet til Sargassohavet, det fra beretningen om Columbus så berømte tanghav, om den forgæves jagt på at afsløre aalens eventyrlige vandringer fra Sargassohavet til Nordeuropas floder og dynd og hjem igen til den vilde parringsleg inden døden, om blækspruttemad og landgang på dollarmillionærernes paradis Bermuda eller ananas-plukkeri på Azorerne, se da er han hjemme igen, og da svarer han gerne. Helst også ved at vise sin 8 mm farvesmalfilm om rejsen.

Små blæksprutter er lækker mad, når de steges i olie og tilberedes rigtigt.

- Men den kendte kokken ikke, så de blæksprutter vi fik serveret smagte, der har ligget tre uger på havnen. Derfor længtes jeg en gang kogt torsk og rigtige rødspætter hjemme i Frederikshavn.

Blæksprutterne fangede vi om natten, fangede dem i projektørkegler. Så lå de ganske stille i havoverfladen. Som madding brugte vi halve sild. Blæksprutten tog maddingen med sine fangarme, førte silden til sit papegøjenæb af en mund – og kunne ikke slippe igen lige med det samme. Så var det bare om at hale linen ind og få et net under blæksprutten, inden den nåede at slippe sit tag.

Mærkelige er de. Vi lagde dem i baljer med en slat vand. Så lå de der og sprøjtede vand ud af fangarmene. Det er den måde de bevæger sig i havet. En matros, der fascineret betragtede dem, røg omkuld af skræk, da han pludselig blev ramt af en vandstråle fra en blækspruttearm.

Der er ikke "blæk" i vandsprøjtet. "Blækket" er en sort, ildlugtende væske, som blæksprutten omgiver sig med, når den er i fare. F.eks. for lækkersultne hvaler.

- Jeg har aldrig fået set så meget på en tur, som med "Dana" til Sargassohavet. Ganske vist var vi kun i havn seks gange, mens vi, da jeg sejlede i coasterfart fra Frankrig til Nordnorge, højest var i søen fem dage ad gangen.

Messedreng for videnskabsmændene var jeg. Fine forhold. Slet ikke som på en anden coaster, hvor jeg tidligere var med. Skipper var ung, bare 24 år. Han gav os ugens spiritusration, en flaske brændevin og en karton øl.

I Helsingfors ville jeg og en kammerat afmønstre. Ikke tale om sagde skipper. Så var det altså kammeraten i fuldskab stak ham en skalle. Sagen blev meldt til konsulatet, som intet ville have med den at gøre, da de hørte, hvor vi havde sprutten fra.

Siden afmønstrede jeg i Kielerkanalen. Det er ikke noget at blive ved at sejle med sådan et skib. Før eller siden bliver der rigtig ballade.

Selvfølgelig kunne der også være slagsmål på "Dana". Men det var mere i det stille. Mere uskyldigt. Det var også voksne mennesker der var ombord. På coasterne var vi alle sammen unge fyre på omkring de 16.

- Jeg glæder mig til det nye "Dana"-togt. Da er jeg med som jungmand. Bagefter skal jeg nok på sømandsskole. Og så måske med skoleskibet "Danmark". Nej, jeg kunne ikke tænke mig at gå i land. Lige fra lille har jeg drømt om at komme til søs.

- Ja, du bliver som din onkel, falder mormor Elna Frænde ind i samtalen. Han drømte også altid om at komme til søs. Og der er han endnu. Det bliver han ved med. heller ikke han har ro på sig, når han er hjemme.

Derfor var det naturligt, at Poul Erik Larsen stod på fiskeri, da han som 14årig forlod skolen. Søsyg de første otte dage. siden tre måneder i land i en forretning i Frederikshavn. "Dana's" sildetogt i Nordsøen, to gange coasterfart, med "Dana" i Sargassohavet og nu igen "Dana"-togt inden den obligatoriske sømandsskole.

Man var vel lidt stolt over ligefrem at komme i avisen. Og selv om journalisten måske havde smurt lidt tykt på, så var kammeraterne på havnen nu ikke så lidt imponerede. Og det gav da også lidt bonus hos pigerne i byen.

Min sidste tur med **Dana** blev ca. 3½ måned, hvor vi var på Grønland en stor del af tiden. På dette togt var jeg med som ungmand, og arbejdede på dækket. Vi sejlede fra Tuborg havn i slutningen af juni 1966, og sejlede til Reykjavik på Island. Her skulle vi have biologer og videnskabsfolk ombord, og der blev tid til en dejlig heldagstur rundt på øen.

Her er en fantastisk natur og jeg var meget betaget af hvad vi så. Turen gik til Thingvalla sletten, som i gamle dage var samlingssted for de Islandske høvdinge. Vi var også ude ved de varme kilder, geysir, som med mellemrum sender kogende vand mange meter i vejret. Vi så Gullfoss, som er et stort vandfald, dog ikke det største på Island.

Efter opholdet i Reykjavik, gik turen videre til Grønland. Her havde vi flere forskellige opgaver, bl.a. skulle vi fange og mærke torsk, det samme med laks. Vi var ude på de store rejefelter og lave videnskabelige opgaver, det var en meget spændende tid.

Første by vi besøgte, var Godthåb, som nu hedder Nuuk. Længere nordpå besøgte vi Holsteinsborg, og på tilbageturen var vi i Færingehavn, lidt syd for Godthåb.

Også på denne tur blev der tid til at se noget af landet, og det er noget jeg altid vil huske på med stor glæde. Den grønlandske natur er helt enestående, og det er svært at beskrive den.

Mens vi lå i Godthåb, skulle der arrangeres en tur ind i bunden af fjorden. Et par af biologerne skulle ind og lave noget arbejde med at mærke laks. Skibets store motorredningsbåd skulle bruges til denne tur. Den kunne rigges til med et overdække af plastikpressending, så der var læ under sejladsen. Vi havde så telt og soveposer med til at overnatte i.

Vi drog af sted fem mand, og var væk i tre dage. Vi havde to små garn med, og da vi kom til pladsen hvor der skulle fiskes, har jeg aldrig set så mange laks. Fjorden var ikke ret bred på dette sted, og vi kunne knap nok nå at strække garnene, før de var fulde af fisk. Der blev så sorteret dem fra der skulle mærkes. De blev målt og vejret. Et lille mærke blev sat fast i gatfinnen, og de blev igen sluppet løs. Herinde i fjorden var der en gammel boplads, her mødte vi nogle grønlandere, som også var på tur.

Det var meget spændende at høre hvad de kunne berette om den gamle boplads. Vi havde en hyggelig overnatning sammen med dem, men da der var lyst det meste af natten, blev det ikke til meget søvn. Senere var vi på vandring oppe i fjeldet. Det var meget spændende, men der var utrolige mængder af store blodtørstige myg, det tog lidt af fornøjelsen.

Men også på havet var der meget at se på. Vi så tit store hvaler, store flokke af grindehvaler. Isbjergene var noget helt for sig selv. De kunne være kæmpestore, og var meget flotte.

På et tidspunkt var vi nede og runde Kap Farvel, og kom et lille stykke op på østkysten af Grønland. Her kom vi helt ind til kanten af den faste is, som dækker det meste af østkysten.

På rejsen tilbage til Danmark, passerede vi tæt forbi øen Surtsey, denne ø var opstået af en undersøisk vulkan i 1963. Der var stadig udbrud at se da vi var der.

En anden oplevelse vi havde, var på slutningen af rejsen. Der skulle tages nogle vandprøver i Kattegat, inden vi vendte hjem til Tuborg havn.

Den 6. september 1966, lå vi underdrejet ikke langt fra Vinga fyr ved indsejlingen til skærgården ud for Gøteborg. Vejret var ret slemt med vestlig kuling, og vi kunne ikke arbejde.

Lige før middag, modtog vi et sos fra færgen **Skagerrak**, som sejlede mellem Kristiansand i Norge, og Hirtshals. Nødmeldingen lød på, at skibet tog vand ind over vogndækket. Positionen var 28 sømil stik vest for Hirtshals.

Kaptajn Fjelde satte straks kursen mod Skagen, men vi kom kun meget langsomt frem i det dårlige vejr. Vi kunne ikke gøre noget, men blev ved med at sejle mod Skagen indtil redningsaktionen blev afblæst i løbet af aftenen, hvor færgen sank ud for Lønstrup strand. Herefter sejlede vi til Frederikshavn, da vinden yderlig tiltog til storm.

Der findes en bog om **Skagerraks** forlis og den fantastiske redningsaktion, der blev iværksat. Bogen er skrevet af forfatteren Ove von Bornemann, og hedder ” Storm over Skagerrak”.

Fra denne bog har jeg følgende oplysninger:

Skagerrak afsejlede fra Kristiansand kl. 0545, den 6. september 1966. Der var 97 passagerer ombord. Efter fem timers sejlads, ca. kl. 1100, havde færgen kun tilbagelagt to tredjedele af turen til Hirtshals. Vejrmedlingen lød på vest 8, som antagelig ville aftage i løbet af dagen.

Kl. 11:21 udsender **Skagerrak** SOS. Der bliver hurtigt sat en stor redningsaktion i gang. Heri deltager helikoptere, samt flere handelsskibe og orlogsfartøjer fra både Danmark og Tyskland. Også fra Hirtshals deltager der en flåde på 13 større fiskekuttere. Det lykkedes at redde alle i land fra færgen, som synker om aftenen ca. 5 sømil fra Lønstrup strand, efter at være drevet ca. 20 sømil.

Efter et kortere ophold i Frederikshavn, forsatte vi det sidste arbejde, og senere sejlede vi til Tuborg havn. Her blev skibet rigget af, og jeg afmønstrede sidste gang fra **Dana** den 3. oktober 1966, mange gode oplevelser rigere.

Coasterfart & Stålværksarbejder – 1966 - 1968

Efter afmønstringen fra **Dana**, og lidt ferie hjemme i Frederikshavn, var det igen coastersejladsen der trak. Vinteren 1966/67 var jeg ombord i **Hanne Dancoast** af Tuborg Havn. Jeg mønstrede som jungmand.

Hanne Dancoast var en coaster på 399 brt. En såkaldt ½ shelterdækker. Bygget på værftet i Frederikshavn værft som **Hanne R.**

Dette skib var i charter hos DFDS, og sejlede stykgods fra København til Færøerne og Island. Nordatlanten vinter dage var hård kost for et skib af den størrelse, og vi havde nogle barske sejladser. Det kunne også måles på besætningen.

Der var ikke mange, ud over officererne, der gjorde mere end en tur. En anden ung mand fra Frederikshavn

Thomas Olsen, og jeg selv, holdt nu ud hele vinteren. Vi afmønstrede først da skibet gik ud af charteren først på sommeren 1967. Selv om det var hårdt, var der også mange gode oplevelser denne vinter.



Den første tur nordpå, blev lidt af en oplevelse på mere end en måde. Vi sejlede fra København den 22. november, og skulle efter planen være tilbage en måned senere.

Turen til Færøerne gik rimeligt, uden alt for meget blæsevejr. Men helt fint vejr, var der nu heller ikke. I København havde vi lastet to store juletræer. De var en gave til Thorshavn fra deres danske venskabsby. Disse træer var for store til vi kunne have dem i lasten. Derfor blev de lagt på lugen i "druknehullet", og surret godt fast. Det var det eneste sted vi kunne have dem.

"Druknehullet", kaldes den forreste luge i denne skibstype. Da der ikke er noget mellemdæk i den forreste luge, ligger den betydelig lavere end luge 2. Det bevirker også når der er dårligt vejr, så bliver denne luge overskyldt af søen, der slår ind over skibet. Men da lugen er dækket med stålpontoner, var det det mest sikre sted at have de famøse juletræer.

Da træerne blev losset i Thorshavn, lignede de nu ikke meget juletræer. Der var ikke mange grannåle tilbage på grenene. Om de nogensinde kom til at stå på torvet, eller hvor de nu skulle stå, ved jeg ikke. Men kønne var de ikke.

På Færøerne kom der to nye mand ombord. Det var en skipper og en styrmand. Begge færing, og begge meget fortrolige med Nordatlanten. De skulle afløse den ombordværende skipper og styrmand, men først når vi kom til København. Turen til Island, og derfra til København, skulle de nye folk bruge til at sætte sig ind i dagligdagen ombord.

Efter udlosning i Reykjavik, skulle vi gå direkte til København. Det var ellers meningen, at når skibet var udlosset, skulle der samles forskelligt gods op flere steder på Island. På den måde slap vi for at skulle sejle i ballast retur.

Men det var blevet ændret denne første tur. Så efter udlosning og afsejling, blev kursen sat mod København. Vejret var meget dårligt, og efter et døgn havde vi fuld storm.

Under stormen blev vi ramt af en såkaldt forkert sø, der gjorde at skibet krængede helt over på den ene side. Der skete en del skader på skibets overbygning, men ikke noget der forhindrede forsat sejlads. Efterhånden blev vejret også mere medgørligt. Efter beregning skulle vi være i København 23. december.

Efter nogle dage fandt navigatørerne ud af, der var noget der ikke stemte. På denne årstid er det ikke muligt at tage solhøjder, eller anden form for astronomiske observationer. Derfor sejlede man udelukkende efter bestik og radiopejlinger. Men navigatørerne kunne ikke få beregningerne til at passe. Man undersøgte nu forskellige muligheder for at kunne bestemme vores position.

Og man fandt ud af, at begge skibets kompasser havde lidt skade under stormen. Hovedkompasset, som er placeret oven på styrehuset, var simpelthen røget helt ud af sit fundament. Derved havde magneterne, der skal stabilisere kompasset, også flyttet sig. Styrekompasset, som er i styrehuset, havde også lidt skade. Her er der også magneter. De sidder i to søjler ved kompasset. Her var den ene søjle beskadiget, således at magneterne var røget ud.

Uden det skal blive alt for teknisk, så kan jeg kun sige, vi var lidt på den. Og anede faktisk ikke hvor vi var.

Navigatørerne blev enige om at kontakte den danske marine, som havde et ekspeditionsskib stationeret i området. De fik kontakt med inspektionsskibet **Hvidbjørnen** på radioen, og herfra startede man straks på at prøve at lokalisere os.

Det stod på et døgn tid. Så meddelte **Hvidbjørnen**, at de blev nød til at afbryde videre forsøg på at finde os. De skulle hjem til Danmark, og ville blive afløst af **Vædderen**, som var på vej op til Færøerne. Vi fik at vide, **Vædderen** ville forsætte eftersøgningen så snart de havde været i Thorshavn og bunkre. Da der ikke var nogen decideret fare for vores liv, kunne de jo også gøre det. Det gik sådan, at **Vædderen** også begyndte at søge efter os. Det foregik ved de pejlede os, og derved prøvede at lokalisere vores position. Jeg skal ikke gøre mig klog på hvad der egentlig skete. Men fakta var, at de retninger vi blev pejlet i, ikke var korrekte.

To færøske trawlere, der var på vej til Thorshavn, krydspejlede os. De fandt på den måde vores position, og det viste sig at være meget langt fra hvad, både **Vædderens**, og vores eget bestik viste vi skulle være.

Men vi kom ind til Thorshavn, fulgt pænt på vej af den ene trawler. Her fik vi repareret, så vi kunne forsætte vores rejse til København. Og den færøske presse fik en chance til at hovere lidt overfor den danske flådes indsats. I avisen stod der med fede typer, og på forsiden.

Det er en dårlig vædder der ikke kan finde fåret!

Vi kom til København den 31. december om aftenen. Lige tidsnok til at nå i land og skåle nytår. Vi fik også sagt ordentlig farvel til den gamle skipper og styrmand, som afmønstrede.

Efter den første tur, skulle vi have en ny kok mens vi lå i København. Denne kok viste sig at være en rigtig søulk. Det var i hvert tilfælde det han gav udtryk for, da han kom ombord. For det første var han en hel del ældre end vi andre. Og da vi fortalte ham, at det godt kunne blæse en del når vi kom nordpå, tog han det meget let.

Han havde sgu sejlet i mange år, og en smule vind var ikke noget han kunne tage sig af. Nu blev modet jo ikke mindre af, at han havde en ikke helt lille ansats på da han kom.

Men han blev ædru, og gik i gang med sit arbejde. Maden var der absolut ikke noget at klage på de første dage. Man kunne tydelig mærke, han var vant til at jonglere rundt med pletter og pander. Vi blev lastet i løbet af et par dage, og sejlede. Det første døgn gik også meget godt. Der var frisk vind, men vi var stadig i læ af Norge, så det var til at leve med.

Efterhånden kom vi ud i Nordsøen, og vejret blev ikke bedre af det. Kokken blev nu også lidt mindre hoverende. At han var søsyg, kunne vi godt se. Men mad kom der dog på bordet.

Efter nogle dage på Færøerne, hvor vi var rundt på flere pladser, lavede han gevaldigt op igen. At han også igen kunne indtage dagens ration af sludrevand, gjorde jo ikke humøret mindre.

Men også de stille dage på øerne fik en ende, og vi skulle videre til Island. Her afløste den ene gang kuling, den anden. Det blev nogle rigtig trælse dage, både for os andre, men ikke mindst for kokken. Den første dag mente han, at han var lidt fuldesyg. Så vi måtte have ham undskyldt.

Den anden dag var det ikke bedre. Og hvis det stadig var fuldesyg, måtte det have været en gevaldig brandert, der var gået forud.

Jeg blev sendt ned og se hvad der var blevet af ham, da han ikke viste sig i kabyssen om morgenen. Han var slet ikke stået op, og hans kammer flød med alskens ragelse, der var væltet ud af skabe og skuffer. Han selv så ud til at være død, men der kom dog lyd fra ham. Og efter stanken at dømmes, så havde han også på et tidspunkt fået mad i livet.

Vi dæksfolk måtte nu selv bikse noget mad sammen. Da jeg tidligere havde lavet mad ombord i fiskekutterne, blev det mig der kom til at fungere som kok de næste par dage. Selv om vi var godt forsinket, så kom vi dog frem til Reykjavik som var vores første havn.

Nu dukkede kokken også frem fra sit kammer. Han var dog nu meget mere tam, end i København. Han sagde ikke så meget, og vi lod ham være. Han fik lavet mad, og humøret vendte langsomt tilbage. Da han fik at vide, vi ikke skulle sejle før næste dag, ville han da gå en tur i land om aftenen.

DFDS havde en passagerbåd, der også sejlede på Island på dette tidspunkt. Den lå i Reykjavik samtidig med os. Den skulle sejle samme aften kl. 21. Vores styrmand havde en aftale med styrmanden på passagerbåden, hvor de talte med hinanden på radioen om aftenen. På den måde kunne de orientere hinanden lidt om vejret, og hvad der ellers faldt for. Også denne aften skulle de tale sammen kl. 23.

Vi andre havde også været en tur i land, og sad nu i messen og sludrede lidt, inden vi skulle til køjs. Styrmanden kom ned i messen, og spurgte, hvor mange vi var om bord. Vi kunne ikke se der manglede andre end kokken, men han kom vel senere. Nu kunne styrmanden ikke holde masken mere, men fortalte følgende.

Han havde talt i radioen med sin kollega på passagerbåden for kort tid siden. Og der ombord havde de fundet en blind passager en times tid efter de var sejlet fra Reykjavik. Denne mand ville i

første omgang ikke rigtig sige hvem han var. Men de fik dog ud af ham, at han var kok på den lille plimsoller af en coaster, der også lå i havnen. Og manden tryglede nu om, at de ikke vendte om og sejlede tilbage. Han havde under ingen omstændigheder tænkt sig at sejle videre med denne coaster, da den var både synkefærdig og yderst farlig at være ombord i.

Nu var passagerbåden kommet så langt fra havnen, at de ikke ville vende om. Men da de også skulle anløbe Thorshavn på vej til Danmark, kunne de jo sætte kokken i land der.

Men vores styrmand havde sagt, det nok var bedre at tage manden med til København. Så slap vi for mere bøvl med ham, og da han var søsyg hele tiden, så ville det ikke blive noget afsavn. Således fik jeg en ekstra tjans som kok resten af denne rejse. Men da der ikke var vejr til ret meget dæksarbejde, var det nu ikke så tosset endda.

Sejladsen på Nordatlanten havde også sine fordele. Både på Færøerne og Island tjente vi på dækket, gode penge på at arbejde ekstra som havnearbejdere ved losning og lastning. Begge steder var vi rundt i flere havne, og det var ikke altid der var havnearbejdere til rådighed.

Men vi kunne godt bruge de ekstra penge. Når vi var i København, lå vi som regel 3-4 dage, og havde fri hver aften, så det lignede med lidt lomme penge. En anden ting, som også gav godt økonomisk, var at smugle spiritus til øerne. Vi købte spiritus helt legalt hos skibshandleren i Danmark, til almindelig butikspris. Det kunne vi så sælge på øerne med op til 200 % fortjeneste. Derudover havde vi, hvad vi kunne få på udførsel, og her var fortjenesten endnu højere.

Det var ikke helt ufarligt at drive denne sport. Ikke at vi var bange for tolderne, de var som regel de første til at købe. Men de unge fiskere, som var vores største kunder, var ikke altid helt tilfreds med handlen. Hvis der ikke havde været skibe i havn et stykke tid, så var priserne ekstra høje. Vi fandt jo hurtigt ud af hvor tørstige de var, og satte prisen derefter.

En gang i Thorshavn, var der lige kommet et hold fiskere ombord for at handle. Og de var rigtig tørstige. Vi havde næsten udsolgt, men fik dog samlet nogle flasker sammen. Der blev pruttet gevaldigt om prisen. Men til sidst blev vi dog enige, selv om det absolut ikke var til fiskernes fordel. Det gav de også højlydt udtryk for. Vi havde selv losset, og arbejdet med lasten. Og skulle sejle midt på aftenen. Vi blev enige om at omsætte nogle af de rare smuglerpenge i nogle hotdogs inden vi skulle sejle.

Der lå en pølsebod et kort stykke fra havnen. Og det blev min opgave at stikke op efter hotdogs til hele besætningen. Det gik som sådan også meget godt. Da jeg kom ud fra pølseboden, stod der en flok af de fiskere, der tidligere havde været ombord og købe sprit. Det sås også tydeligt at de havde smagt på varerne, de havde købt. Der stod jeg med to bakker hotdogs, og ikke rigtig nogen steder at gemme mig. Jeg vil ikke sige jeg fik bank, men de viste deres utilfredshed med handlen på en anden måde. Det startede med lidt mundhuggeri, og jeg kunne jo nok se, hvem der kom til kort i dette. Det blev også til lidt skubberi, indtil en af dem fik den brillante ide, at hotdogs kunne bruges til anden end at spise. Resultatet blev, jeg kom ombord med et yderst farvestrålende fjæs. Fiskerne havde simpelthen taget hotdogsene, og kørt dem godt og grundigt rundt i hovedet på mig. Og med det indførte vi en ny taktik omkring handlen med sprut. Der blev ikke solgt noget før lige før skibet skulle sejle. Og der var ingen der gik i land efter der var handlet.

Jeg havde mødt en pige i København, som jeg var blevet lun på. Hun boede i Frederiksværk.

Da jeg afmønstrede fra **Hanne Dancoast** i slutningen af juni måned 1967, tog jeg til Frederiksværk for at besøge pigen. Jeg var blevet 18 år, og syntes, jeg godt ville prøve noget andet, end at sejle til søs.

I Frederiksværk fandt jeg ud af, at det var meget nemt at få arbejde på Det Danske Stålværk. Da jeg havde holdt fri nogle dage, og godt kunne se det var begrænset hvor længe den beskedne kontantbeholdning kunne holde, måtte der tænkes lidt kreativt.

Jeg boede på et lille billigt hotel, og kom i snak med nogle stålværksarbejdere. De fortalt, at man bare skulle henvende sig i porten på stålværket, så var der arbejde med det samme.

Det gjorde jeg så, og ganske rigtigt, jeg kunne starte som arbejdsmand dagen efter. Det blev til et lille års tid i Frederiksværk hvor jeg arbejdede på værket. Det blev dog ikke til noget med pigen, men der kom andre til hen af vejen. Efterhånden blev arbejdet på værket nu for ensformigt, og jeg vendte igen snuden hjem mod Frederikshavn.

Efter hjemkomsten til Frederikshavn, fik jeg hurtig hyre med en fiskekutter. Det blev en sommer med snurrevodsfiskeri i Nordsøen. Der var på det tidspunkt gode penge at tjene ved fiskeriet.

Fiskeriet var også inde i en større udvikling. Kutterne, der blev bygget, blev større. Man byggede nu stålkuttere, især til industrifiskeri. Det var her de virkelige store penge var at tjene.

Selv om snurrevodsfiskeriet var gammeldags og tungt at arbejde med, så var det den form for fiskeri der tiltalte mig mest.

En typisk snurrevodskutter til Nordsøfiskeri, var på mellem 30 og 50 tons. Der var fire mands besætning. En skipper, og i de fleste tilfælde også ejeren af kutteren, 3 mand var med som partsfiskere. Dvs. de blev aflønnet med en part af indtjeningen ved salg af fangsten, og ikke en fast løn. En typisk fordeling af indtjeningen kunne være – 50 % til kutteren. Skipper og bedstemand fik 15 % hver, tredje manden 12 % og yngstemanden 8 %. Det kunne variere lidt fra skib til skib.

Når fisken var landet, blev den solgt på aktion. Skipperen lavede så afregning til hver enkelt fisker ombord.

En rejse i Nordsøen kunne vare fra 8 til 14 dage, i sjældne tilfælde længere, alt efter hvor godt fiskeriet, og vejret var. Hurtige rejser, med godt fiskeri, gav som regel bedre priser på fiskene. Priserne på fisken var selvfølgelig også meget afhængig af tilførslen af fisk. Mange fisk, lave priser og få fisk, høje priser.

Så det var lidt af et spil at få det hele til at gå op i en højere enhed. Inden en rejse begyndte, blev der flittigt lyttet til vejrmedinger. Man prøvede at opsnappe hvad andre kuttere havde fisket, og ikke mindst hvor. Skipperne havde for det meste deres egne ideer om hvor fiskene var, og var ikke meget for at give oplysninger fra sig. Nogle slog sig sammen, og havde et kodesystem til at informere hinanden med. Det kunne udarte sig til mange sjove, og komiske situationer. Kunne man lokke en kutter uden for fællesskabet på afveje, så var det helt fint. Men i det store hele kom man godt ud af det med hinanden, og enhver ydede sit bedste til fællesskabet.

Inden rejsen kunne begynde, skulle der gøres klar. Der skulle fyldes brændstof, olie og proviant. Provianten stod yngstemanden som regel for, men bestillingen deltog alle i. Man kunne jo ikke lige gå til købmanden og købe ind, hvis der var noget man manglede, så det var med at huske det hele. Der skulle også fyldes is til at køle fisken ned med. Isen, som var knust ved leveringen, blev fordelt i lastrummet. Efter kort tid var det igen frosset sammen til en kompakt masse, og kunne således

holde sig. Når fisken skulle ises, skulle isen igen hugges ud. Havde isen været lagret ordentligt på isværket, var det ikke noget problem.

Provianten blev stuvet af vejen, smør, margarine og lignende varer der var let fordærlige, blev opbevaret i lastrummet sammen med isen. Kødvarer blev gravet ned i isen, der var på det tidspunkt ikke dybfrysere ombord.

Man havde kødvarer til de første dage på søen. Og som regel en oksesteg eller lignende, til senere på rejsen. Disse oksestege er de bedste jeg nogensinde har smagt. Når de havde været gravet ned i isen en halv snes dage, så de ret mistænksomme ud når de skulle bruges. Men efter en gang saltvand og en tur med en børste, så var det bare det møreste og fine oksekød, og det smagte vidunderligt. Eller stod menuen på fisk, det havde vi jo nok af, og det kan tilberedes i uendelig mange variationer. Man skulle tro, vi hurtigt blev trætte af at spise fisk. Men jeg kender ikke mange fiskere, der ikke spiser fisk med velbehag.

Kokkeriet i kutterne var nu ikke ligefrem noget man kunne vinde priser på. Da det som regel var yngste mand, der reagerede over gryderne, og han i de fleste tilfælde betragtede det som lidt af en pestilens, måtte man sige – kost var jævn.

De unge menneskers formåen ud i det kulinariske havde absolut sine begrænsninger. De havde lært hjemmefra at koge en kartoffel, lave lidt sovs, og ellers høre efter hvad der blev dem fortalt. Hvis så ellers knægten var lidt lærenem, så var der som regel aldrig de store problemer med kokkeriet.

Jeg har dog også været udsat for lidt for meget kreativitet hen af vejen. Et eksempel er følgende. På en rejse havde vi fået en gang flæskeben med til en gang gode ben, en herlig ret, hvis den laves rigtig.

Nu ville skæbnen, at den dag vi havde bestemt os for denne herreret, fik vi også et rigtig godt fiskeri. Så der var travlhed ombord, og ikke rigtig tid til at holde øje med kokkens gesjæft.

Men jeg havde forklaret kokken hvordan han skulle bære sig af, og det mente han sagtens han kunne klare.

Da vi nåede til aftenen, og glæden til et godt måltid var stor, blev vi dog lidt skuffede. Kokken havde godt nok haft travlt, og der stod et dampende fad gode ben på bordet. Der var kartofler, og ikke mindst en stor gryde med dejlig sovs. Problemet var bare, sovsen smagte ikke af en skid.

Efter min mening er sovsen det bedste ved denne ret, men her var det som at række tungen ud af vinduet. Vi kunne ikke forstå hvad der var galt. Udseende, konsistens, og farve var helt i orden. Der var bare ingen smag. Jeg spurgte nu kokken, om ikke han havde brugt skyen fra benene til at lave sovsen?

Kokken kiggede lidt, og spurgte så, hvad dølen jeg mente med det. Jeg prøvede igen, og forklarede ham hvad skyen var for noget.

Kokken kiggede nu ret finurligt på mig, og udbrød. - Du tror da ikke jeg ville bruge det beskidte vand til sovsen, tror du jeg er dum!

De første rejser om sommeren, blev som regel landet i England. Enten i Grimsby, eller en af de andre engelske fiskerihavne. Men Grimsby var nok der hvor de fleste danske kuttere landede på den tid i slutningen af 1960erne.

Grimsby var på et tidspunkt verdens største fiskerihavn. Jeg husker nu mest Grimsby som et sted med masser af liv i kludene. Vi havde ikke mange dage inden vi skulle på havet igen, så der skulle ske noget på den korte tid vi lå der.

Fisken blev losset om natten, og solgt på auktion tidlig om morgenen. Vi fiskere havde ikke noget med losningen at gøre. Det blev ordnet af folk fra land. Så når vi havde forhalet hen til aktionskajen, kunne vi gå i land og slappe af. Næste morgen, når fisken var losset, skulle der gøres rent i lasten. Kutteren blev forhalet til et andet bassin i havnen.

Her havde de danske kuttere deres eget hjørne af havnen, kaldet Scrub Corner. Ikke just et særligt feteret navn, men det havde måske sine grunde! Her kunne vi så ligge, og gøre klar til næste rejse.

Efter et par rejser til England, blev der som regel lavet en rejse til Thyborøn eller Lemvig. Så var det blevet midt sommer, og man skulle et lille smut hjem til familien, eller familien kom til havnen hvor vi havde landet. Vi unge mennesker gik ikke så meget op i det med familie. Men vi kedede os nu ikke af den grund.

I slutningen af oktober 1969 skulle jeg mønstre i Auderød lejren ved Frederiksværk, for at aftjene min værnepligt ved søværnet.

Efter et par måneder i Auderød, blev jeg udkommanderet til tjeneste på søværnets patruljebåde. Her var jeg resten af min tjenestetid, og havde en rigtig god tid, først på patruljebåden **Ran** og sidst ombord på **Najaden**, et søsterskib til **Ran**.

Jeg blev hjemsendt i slutningen af oktober 1970. Jeg tog igen hyre med fiskekutter, og fiskede til jeg begyndte på skipperskole i Frederikshavn i januar 1973. Dog havde jeg en kortere udmønstring som letmatros på coasteren **Lydia Dancoast**, sommeren 1971. Jeg kunne ikke rigtig bestemme mig for, om jeg vil fiske, eller sejle med coastere.

Der var meget snak omkring Danmarks indtræden i EU, og hvad det ville have af betydning for fremtiden. Inden for fiskeriet tegnede det ikke så godt. Priserne på fisken begyndte at falde drastisk. Samtidig blev der talt meget om kvotaordninger og andre restriktioner. Det lød ikke for godt, og var ret deprimerende at skulle indordne sig under. Coasterfarten havde derimod gode udsigter. Der blev bygget nye skibe, og der opstod nye rederier. Det tegnede godt for fremtiden, og jeg tænkte, det nok var der jeg skulle tænke på at finde arbejde i fremtiden.

Mens jeg aftjente min værnepligt, havde jeg taget et brevkursus i navigation. Det var en del af et tilbud om civilundervisning under tjenesten. Jeg besluttede at gå på skipperskolen og undersøge hvad jeg kunne få ud af det.

Jeg startede derfor på skolen i januar 1973, og tog kystskippereksamen midt i april samme år. Med dette papir kunne jeg sejle som styrmand på mindre coastere, og også bruge det inden for fiskeriet hvis jeg valgte det.

Min første tid som styrmand – 1973 - 1979

Efter jeg havde taget kystskippereksamen, besluttede jeg at finde et job som styrmand. Der var på dette tidspunkt, i 1973, masser af job at vælge imellem. Jeg kendte flere fiskere, der havde skiftet fiskeriet ud, med et styrmandsjob i coasterfarten. Coasterflåden voksede, og man begyndte at bygge skibene større, og samtidig blev operationsområdet også udvidet. Hvor det tidligere hovedsageligt var i Nord-østersøfarten coasterne sejlede, var flere rederier de seneste år begyndt at sejle world wide.

Hvad er en coaster så for en størrelse? Det findes der op til flere definitioner på. Ordet coaster stammer fra det engelske sprog, som jo også for en stor del er det sprog der bruges i international skibsfart. En coaster er altså, et mindre fragtskib der sejler gods rundt fra havn til havn i kystfart. Begrebet coaster opstod først i det danske søfartssprog efter anden verdenskrig. I England, Holland, Belgien og Tyskland, har man langt tidligere benyttet skibe af coastertypen. Det beror på, dels at flodsystemerne i disse lande besejles af coastere, dels var der også tidligere en stor trafik mellem England og disse lande over den sydlige Nordsø, og den engelske kanal med skibe af coastertypen.

I dag betegnes en del mindre skibe stadig som coastere. Der findes også stadig en del af de oprindelige coastere i den danske handelsflåde. Disse er efterhånden blevet nogle gamle pebermøer, og deres tid må siges snart at være til ende.

Før anden verdenskrig sejlede danske småskibe af flere forskellige typer og størrelser i kystfart på de danske havne, og i nærfarten som man kaldte de nærmeste kyster i Nord og Østersøen. Også på Norgskekysten var der en livlig trafik af disse skibe. Skibstyperne var skonnerter, galeaser, og nogle enkelte af coastertypen, indkøbt fra Tyskland og Holland.

Disse småskibe var i langt de fleste tilfælde selvejere, hvor enten skipperen eller en skibsmægler var ejer af skibet. Disse "havets husmænd", sås overalt i havnene og kunne opfylde datidens behov, for sejlads med fragt mellem de mindre havne.

Efter krigen voksede behovet for at fragte gods mellem de Nordeuropæiske lande betydeligt. Den første egentlige coaster, bygget i Danmark, så dagens lys i 1951. Da byggede H. C. Christensens Stålskibsværft i Marstal skibet **Caroline**. Denne skibstype fik også typebetegnelsen "Caroliner", og der blev bygget i alt 23 skibe af dem. I dag findes der stadig to skibe af typen under dansk flag. De to er **Samka** og **Caroline S**. Begge skibe er bevaret ikraft af hvert sit skibsprojekt, og bliver brugt til forskellige formål som sejlede udstillingskib m.m. I Frederiksværk, hvor jeg bor, har jeg tidligere set flere af Carolinerne sejle på stålværkshavnen helt op til midt i 90'erne.

Carolinerne blev for en dels vedkommende bygget med finansiering af den såkaldte Marshal hjælp, en hjælpeforanstaltning, for at genopbygge Europa efter 2. verdenskrig.

Carolinerne var, efter datidens forhold, meget moderne. Skibene var på 149 Brt. med en laste kapacitet på ca. 220 tons. Med en længde på 33 meter, og en lille dybgang, var de helt ideelle til kyst og nærtrafik. De kunne komme ind i de fleste mindre havne.

Op gennem 50'erne voksede coasterflåden støt. Der blev dannet coasterrederier som disponerede flere skibe. Også rederier med lidt større coastere så dagens lys. Disse skibe blev indkøbt fra Tyske og Hollandske værfter.

En del af skibene var stadig til dels selvejende, da skipperne i mange tilfælde havde part i skibet. På den måde blev starten til partsrederierne startet. Da kravene til skibene voksede, og disse blev større, var det efterhånden for stor en mundfuld for en enkelt ejer at gabe over. Derfor blev skibet finansieret med flere partshavere som økonomiske ansvarlige.

1960'erne blev starten på det helt store coasterboom. Der dukkede nu værfter op, som hovedsageligt byggede coastere. Ørskov Stålskibsværft i Frederikshavn var et af dem. Her havde man startet med at bygge ståltrawlere, og i 1962 søsatte man den første af en lang række coastere. Denne første coaster fik navnet **Gitte Danielsen**. Skibet var på 299 Brt. med en lastekapacitet på ca. 550 tons. Således en del større end carolinerne.

Der blev i årene op til 1968 bygget 19 skibe af denne type. Typen blev i daglig tale kaldt Ørskoverer, og i år 2008 er der stadig en enkelt tilbage i fart under dansk flag, nemlig **Monsunen** af Svendborg, som blev bygget i 1965.

Jeg har sejlet med flere af Ørskoverne i min tid i coasterflåden, bl.a. min første hyre som dæksdreng, **Costas** i 1965, var en Ørskover. Et andet kendt coasterværft, var Nordsøværftet i Ringkøbing. Her udviklede man i 1966 en meget populær coastertype, som op til 1977 blev bygget i et antal på 61 skibe. Skibet var på 299 Brt. lastekapaciteten på ca. 700 tons. I modsætning til Ørskoverne, som var singledækkere, var Ringkøbingerne tweendækkere. Den lille Ringkøbing var i årene op til midt i 1980'erne, uden tvivl den mest populære coastertype. Jeg har sejlet med flere Ringkøbingere gennem tiderne, både de små og de store.

Efter 1977 fortsatte Nordsøværftet med at bygge coastere. Nu blev de større og tilpasset markedet, og de sidste der blev bygget i slutningen af 1990'erne var på over 4000 tdw, og kan vel næppe kaldes coastere.

Også de større værfter, som Frederikshavn Værft – senere Danyard, Svendborg Skibsværft og Århus Flydedok m. f. var med på coasterbølgen. Derforuden var der mange mindre værfter rundt om i landet der byggede coastere. Her kan nævnes værftet i Søby og Sakskøbing Maskinfabrik & Stålskibsværft, som bl.a. har bygget en hel serie kaldet "**Danica Søstre**" til rederiet H. Folmer.

Hvor man 1950'erne hovedsageligt havde opereret i kyst og nærfart, blev skibenes fartsområde op gennem 1960'erne udvidet til Nordeuropæisk fart, og fart på Middelhavet. Senere blev fartsområdet yderligere udvidet til at omfatte hele verdenen, såkaldt World Wide Fart.

Coasterens største arbejdsområde har altid været, at servicere de mindre havne med transitgods fra de store oversøiske havne. Nu til dags er en stor del af denne service desværre overtaget af transport over land. Lastbilen og jernbanen har udkonkurreret den mindre coaster. Dog ikke på alle områder. Der er forsat en betydelig sejlads for coasteren med ladninger som kornprodukter, foderstoffer, og lignende laster ud fra de store oversøiske terminalhavne.

En del træ og papirprodukter fra de Skandinaviske havne, bliver forsat sejlet med mindre skibe af coastertypen. Det er bare ikke danske coastere, men derimod typiske Tyske, Hollandske og Østeuropæiske skibe. Mange af disse endog med danske skibsmæglere involverede i forretningen. Hvor der tidligere blev sejlet en hel del stykgods med coastere, er dette i vor tid helt overtaget af containertrafikken. En del coastere blev i 1980'erne ombygget til at transportere containere. Men efterhånden blev disse udkonkurreret af nybyggede containerfeedere, som kunne medtage et

betydelig større antal container, og stadig være af en størrelse der kunne betjene de mindre havne.

Et dansk rederi har dog formået at tage konkurrencen op med de udenlandske rederier, på et enkelt område. Det danske rederi Nielsen & Bresling fra Fåborg, har specialiseret sig i transport af træ og papirprodukter ud fra Sverige med mindre skibe.

Rederiet har været med fra den spæde start, og har hele tiden formået at følge med tidens udvikling, inden for deres område. De to skibsredere, kaptajn Nielsen og befragter Bresling startede i 1960 med den første coaster, **Jytte Bres**, en singledækker på 475 Tdw.

Gennem årene har rederiet jævnlige udskiftet tonnagen, alt efter hvilket behov markedet stillede af krav til skibenes beskaffenhed. Rederiet beskæftiger sig i dag med regulær linerfart mellem Sverige/Norge og destinationer i Spanien, Marocco og De Kanariske øer.

Rederiet er også det eneste danske coasterrederi, der i de senere år har kontraheret nybygget tonnage. Rederiet råder i dag over 5 moderne "coastere" leveret i årene mellem 1999 og 2007, alle bygget efter hollandske tegning. De to første, **Jytte Bres** og **Lone Bres**, bygget i 1999 og 2000, er de største. 2876 GT, og 4748 Dwt. De tre nyeste, **Sine Bres**, **Nina Bres** og **Birthe Bres** er bygget i 2006 og 2007. Disse tre søsterskibe er noget mindre, 2558 GT og 3740 Dwt.

Ovenstående viser, at det er muligt at drive rederi med mindre skibe, hvis de rette omstændigheder, og forbindelser til finansielle forhold er til stede, selv i Danmark.

Der er dog blevet tilført dansk skibsfart tonnage i den mindre skibsfart, også i dette årtusinde. Det er en mindre del brugt tonnage, hovedsageligt fra Tyskland og Holland. Disse skibe, er for størstepartens vedkommende, skibe fra 1980'erne. Altså nogle ældre damer, men stadig brugbare i en begrænset årrække.

Da det er meget svært for danske småskibsredere at finde det finansielle grundlag for at kontrahere nyt tonnage, har man i stedet tyet til denne løsning. En løsning som er brugbar på kortere sigt, eller i nogle specielle nicher, hvor der er behov for tonnage af denne art.

I coasterfartens storhedstid, fra 1960'erne og frem til midten af 1980'erne, var der ingen smalle steder med hensyn til finansieringen. Datidens gunstige skatteforhold, havde en stor del af æren for den eksplosive udvikling i den danske coasterflåde. Her kunne alle deltage, og gjorde det, med større eller mindre held.

Det bevirkede et nyt ord i det danske sprog. Trusseredere, trusserederier! Hvad dølen var det nu for noget? Var coasterbranchen gået over til porno, i disse så frigjorte tider.

Næ, så galt var det dog ikke, selv om der i 1976 blev lavet en slags pornofilm, nemlig filmen "Sømænd på sengekanten", hvor et meget kendt coasterrederi lagde skib til indspilningen af denne film. Filmen var dog mere humoristisk end pornografisk, med "kun" lidt fyscener indlagt, sådan for helhedens skyld.

Men helt uden relation til pornbranchen var trusserederne nu ikke. Den 24. december 1975, havde Ekstrabladet en artikel med følgende overskrift – **Pornodirektør bliver trussereder!**

I artiklen kunne man læse, at en af de store kanoner i den danske pornbranche var blevet medejer af skibet **Gudrun Danielsen**, i et partsrederi hos rederiet Otto Danielsen I/S.

Pornodirektørens medvirken var, som han udtrykte det, for at lave lidt trusse-løjer med skattevæsenet. At der må have været penge at hente på madrasgymnastikken, fremgår af direktørens andel i skibet på 16/100 til en værdi af 1.536.000 kr. Når selvangivelsen for 1975 skulle skrives, kunne direktøren hente et fradrag på 460.800 kr., hvis han benyttede de maksimale afskrivninger, trusserederiet gav mulighed for.

Begreberne trussereder og trusserederi, har sin baggrund i følgende. En kendt fabrikant af damelingeri, havde tjent så gode penge på de købedygtige damer, at han så sig nødsaget til at få disse til at yngle yderlig.

Han investerede derfor en del penge, i anparter i fiskekuttere, i Skagen. Anparterne kunne afskrives, og derved give store skattelettelser. Denne metode benyttede andre pengestærke mennesker, med ond i skatten, sig også af. Da byggeriet af coastere samtidig viste sig at ekspandere heftigt, lå muligheden jo lige for. Dermed opstod de såkaldte trusserederier. Rederier, hvor investorerne for en stor dels vedkomne, egentlig ikke havde anden interesse, end de gunstige afskrivninger. Helt galt gik det, da nogle rederier ligefrem baserede nybygning af deres skibe, udelukkende på denne form for anpartsselskaber.

Nu skulle Danmark sgu feste. Tænk sig, nu skulle Hr. skolelærer Jensen, Fru slagtemester Frederiksen, ja selv arbejdsmand Pedersen, som havde spinket og sparet i mange år, dæleme tage røven på skattefar.

Op til jul kom der, sammen med året scoop fra Dalle Valle, et farvestrålende katalog dumpene ind af brevsprækken. Kataloget fra rederierne lovede store skattelettelser, hvis man for et forholdsvis beskedent beløb, investerede i skibsanparter. Og skattefradraget til næste år kunne blive stort, hvis man købte disse anparter her og nu. Der var ingen tid at spilde. Tænk sig hvilken lykke det kunne bibringe, en ellers skatteplaget borger. Nu kunne der blive råd til den nye bil, man længe havde ønsket sig. Eller den eftertragede ferie til eksotiske egne, som ellers kun var for de velbærgede af det bedre borgerskab. Fru slagtermesteren kunne nu endelig købe en pels, magen til Fru bankdirektørens, den snobbete madamme.

Der var nu noget, mange af de nybagte skibspartsindehavere, ikke helt tog højde for. Mange så kun den dejlige skattelettelse for sig, og satte sig ikke så nøje ind i de indviklede regler omkring opnåelsen af dette eftertragede fradrag. De rederier der udbød anparterne, gjorde for de flestes vedkommende, nu heller ikke nogen større dyd, af at give disse oplysninger.

Fakta var imidlertid følgende. Skibene blev kontraheret, eller købt af en gruppe anpartshavere. Derefter blev de lejet ud til rederierne på langtidskontrakter. Således var indtjeningen sikret nogle år frem i tiden. De skattemæssige afskrivninger på skibene, svarede ikke helt til den faktiske værdiforringelse på samme. Derfor kom der et chok for mange anpartshavere, når skibene senere blev solgt. Nu var der pludselig et underskud på skibet, som anpartshaveren hæftede for. Samtidig kom skattefar og blandede sig. Kun de færreste havde tænkt på, at det dejlige fradrag man havde haft, kun var til låns, om man kan sige det sådan. Nu skulle regningen for den glade fest betales. Og det var der ikke mange, der havde sparet op til. Pengene var brugt, mange gange på de før omtalte fornøjelser. Her fik mange mennesker et chok, plus en større gæld at slås med. Man kunne så spørge sig selv, hvorfor greb regeringen ikke ind før det gik så galt?

Men kære venner. Når nu de gode skatteborgere så gerne ville være med i dette skattecirкус, og det samtidig hjalp de danske rederier og skibsværftsindustrien, så var der jo god politik i det, og ingen grund til indgriben!

Først da de gode økonomer fik øjnene op for, at de danskere med en i forvejen høj indtjening, nu sparede rigtig mange penge i skat, skete der noget. Det kunne man sandelig ikke have, det ville blive alt for dyrt for samfundet. Regeringen greb ind, og de gode fordele ved anpartscirkusset blev nu kraftigt beskåret i slutningen af 1980'erne.

At fragtmarkedet også på samme tid gik den forkerte vej, bevirkede at flere skibe måtte sælges med store underskud. Flere rederier måtte dreje nøglen, og coasterflådens glørværdige æra var et overstået kapitel i dansk søfart. Nu gik det hurtigt ned af bakke.

1990'erne blev et smertens år for coasterfarten, og ikke mindst for mange anpartshavere. De stod tilbage med kraftige lommemesmerter, og mange med stor gæld. Rederierne lukkede, og gik konkurs. Nogle kun for en kort bemærkning, så startede de op igen under et andet navn, og gerne med skibe under fremmede flag. Skibsværfterne der havde baseret sig på bygning af coastere lukkede. Mange søfolk måtte stille op i køen af arbejdsløse, især efter at disen havde lagt sin klamme hånd på dansk skibsfart.

Det var slut med en moderne coasterflåde under dansk flag. For nogle få rederier lykkedes det at holde skindet på næsen. Disse rederier sidder i dag med en temmelig forældet flåde af skibe, og når de ikke kan mere, er det helt slut med coasterflåden for altid.

Også tidens udvikling, og krav om tidssvarende tonnager, er imod de få tilbageværende rederier. De fleste har fundet forskellige nicher af specielle fragter for at overleve. Men hvis ikke der sker fornyelse af flåden, er det desværre kun en stakket frist. Og dermed forsvinder en betydelig del af dansk skibsfart ud i det blå – desværre ikke i "Det Blå Danmark".

Jeg startede nu ret lokalt, med et lille rederi fra Frederikshavn. Rederiet var et partsrederi ved Leo Abel, som også var skibsmægler i Frederikshavn, med firmaet Nic. Pedersens efterfølger. Min første udmønstring som styrmand var med **Lone Krogh** af Frederikshavn, den 9. maj 1973.



Lone Krogh var bygget på Ørskov Skibsværft omkring 1963/64. Den var på 299 brt. Og en af de mange ørskoverer, der blev bygget i denne periode.

Jeg skulle mønstre i Århus, og derfra skulle skibet sejle til Korsør og videre. Skipperen kendte jeg lidt, og vi kom senere til at sejle en del sammen. Det blev nu ikke meget sejlads med den første hyre. Kort tid efter skulle skibet dokkes ved Ørskovs Skibsværft i Frederikshavn. Jeg fik jobbet med tilsyn under dokningen, og imens blev skibet solgt til en reder i Marstal. Efter dokningen sejlede jeg, sammen med en skipper, skibet til Marstal og afleverede det. Skibet kom til at hedde **Dorca** af Marstal.

Men allerede dagen efter jeg var kommet hjem fra Marstal, kom et andet af rederiets skibe til Ørskovs Skibsværft for dokning. Så kunne jeg starte forfra med dokning af **Star**, som skibet hed.

Da **Star** var færdig i dokken og klar til at sejle igen, blev jeg nok en gang flyttet til et andet skib i rederiet. Denne gang var det **Ditte Holmø** hvor jeg var til slutningen af oktober 1973.

Jeg blev lidt uenig med skipperen, og valgte at søge et andet rederi. Det blev rederiet Mortensen & Lange. Her var jeg først afløserstyrmand i en kort periode på **Althea** af Rønne. Derefter styrmand på **Taru** af København, i næsten 7 måneder i træk.

Taru var en af de mange traditionelle ringkøbingere på 299 brt. bygget i 1971, så det var et ret nyt skib. Også fartsområdet var lidt anderledes, end jeg tidligere havde arbejdet med.

Jeg mønstrede midt i december 1973, og i julen lå vi i Oxelösund i Sverige. Her skulle vi laste stålprodukter til Antwerpen. Skipperen var taget hjem til familien for at holde jul. Vi andre ombord, havde en rigtig god jul ombord. Vores kok var filippiner, Santos hed han, og for resten den første filippiner, jeg havde sejlet sammen med. Han var en fantastisk kok, og vi manglede absolut ikke noget.

Juleaften, efter vi havde spist julemiddag ombord, var vi alle inviteret til juleaften i den svenske sømandskirke. Her var der flere forskellige nationaliteter samlet, og vi havde alle en rigtig hyggelig aften. Juledagene tilbragte vi ombord, og om aften gik vi en tur i land.

Vi fik et par rejser fra Antwerpen til Latakia i Syrien, med stykgods. Syrien var det første sted jeg stiftede bekendtskab med sejlads, i et af verdens brændpunkter.

Året før var den femte Arabisk – Israelske krig startet. Et fælles egyptisk – syrisk angreb blev rettet mod Israel. For os, som søfolk, betød det ikke så meget. Måden vi oplevede det på var, en del restriktioner og forbud, når vi var i Latakia. Og en lang ventetid på redens, inden vi kunne komme ind og losse vores laster.

Når vi havde ankret på redens, lå vi begge gange vi var der, ca. 3 uger til ankers. På redens lå der en hel del skibe og afventede losning, og flere danske skibe. Vi brugte vores redningsbåd til at besøge hinanden, og der var en del selskabelighed mellem skibene på denne måde. Der kom også dagligt både med lokale handelsfolk ud til os på redens. Så vi havde altid mulighed for at købe frisk frugt, og hvad vi ellers kunne finde på at købe.

Losningen i havnen var præget af den spændte situation i området. Alle skibene i havnen lå i fortøjningsbøjer, i flere rækker midt i havnen. Dette, så vi kunne komme hurtigt ud af havnen, hvis der skulle ske et angreb. Skibe af vores størrelse blev som regel losset på en dag.

Hvis ikke det kunne lade sig gøre, skulle vi ud af havnen inden det blev mørkt om aftenen, og gå til ankers på redens. Nogen besluttede kamphandlinger oplevede vi heldigvis ikke, mens vi var der. At de væbnede styrker var på mærkerne, oplevede vi næsten dagligt. Rundt om byen var der flere store luftværnsbatterier, som jævnligt skød. Formodentlig var det bare træning, vi så i hvert tilfælde aldrig nogen fly, eller andet. En anden indikering på, at forholdene var ret spændte, oplevede jeg en dag på egen krop.

Vi lå uden på redens, og skipperen var blevet kaldt op fra agenten, som havde noget de skulle ordne. Vi fik tilladelse til, at sejle ind til havnen med vores redningsbåd, så skipperen kunne komme til agentens kontor. Vi skulle lægge til i yderhavnen, ved lodsstationen.

Jeg sejlede skipperen ind, og ville samtidig benytte chancen til at bytte en pose med bøger, med et andet dansk skib der lå ankret i yderhavnen. Det var dejligt varm, så min eneste påklædning var badebukser og bøllehat.

Aldrig så snart jeg havde lagt til ved den anden coaster, før der kom en lille patruljebåd farende. Med fagter, og viftende maskinpistoler blev jeg beordret til at sejle ind til en kaj med min redningsbåd. Jeg blev beordret op på kaj, og ret hårdhændet smidt ind i et militærkøretøj. Jeg protesterede selvfølgelig over denne behandling. Men det hjalp ikke noget, og protesterne var nu heller ikke særlige udtryksfulde fra min side. Det var begrænset hvor meget man slår i tøjlerne, når man var omgivet af en flok soldater med maskinpistoler.

Jeg blev kørt til et kontrolsted, ikke langt fra kajen. Her blev jeg plantet på en stol, men en bevæbnede vagt på en anden. Der var på nuværende tidspunkt ingen jeg kunne tale med. Soldaterne forstod ikke engelsk, og var ret ligeglade med mig. Efter nogen tid kom der en officer som talte engelsk. Jeg forklarede ham, hvem jeg var. Hvor jeg kom fra, og hvad mit ærinde i havnen var.

Officeren var nu meget flink, men stillede mange spørgsmål. Jeg svarede ham på alt, og da der efterhånden var gået nogen tid, bad jeg om at gå på toilettet. Det kunne ikke bevilliges, jeg kunne bare blive siddende. Jeg forklarede, at de jo bare kunne henvende sig til lodsstationen. Her kunne de få bekræftet min tilstedeværelse i deres havn. Også dette valgte den gode mand at ignorere. Efter dette forhør, gik officeren igen, og jeg var overladt til vagtmanden.

Det var sgu en ret ubehagelig situation, og ret ydmygende også. Vagten sad bare og legede med sin maskinpistol, osede den ene cigaret efter den anden. Da jeg bad ham om en cigaret, fik jeg bare et eller andet svar på arabisk, men sandelig ikke nogen cigaret.

Jeg er ikke sikker på hvor lang tid jeg sad der og gloede, men det føltes dæleme meget længe. Endelig blev jeg igen beordret ud i bilen, og kørt ned til båden. Nu kom den officer, jeg tidligere var blevet afhørt af, til stede. I redningsbåden var der nogle lysraketter og nødblus i en beholder. Dem havde de lagt frem, og spurgte nu, hvad jeg skulle bruge det til.

Jeg svarede, at det var obligatorisk udstyr i en redningsbåd. Det var de meget skeptiske overfor, og de parlementerede meget indbyrdes. De konfiskerede nu beholderen med redningsudstyr, den så jeg aldrig igen.

Til slut fik jeg ordre til at sejle direkte ud til mit skib. Jeg forklarede, at jeg skulle have skipperen med ud. Det kunne der ikke være tale om. Jeg skulle bare gøre som befalede, og så ellers ikke sejle ind i havnen en anden gang.

Det skulle de ikke sige to gange. Jeg fik startet min lille redningsbåd, og fattede ud på reden som var en hvis herre i hælene på mig. Jeg havde haft mine cigaretter og lighter liggende i båden. Dem havde de mærkelig nok ikke konfiskeret. Nu var der gået 5 timer siden jeg havde sat skipperen af ved lodsstationen. Så der blev osset bravt på vej ud til skibet.

Da jeg kom "hjem" kunne skipperen ikke lade være med at grine af situationen. Da han var færdig hos agenten, var han gået ned på lodsstationen. Her havde han fået at vide, jeg var blevet tilbageholdt af militæret. De kunne ikke fortælle ham, hvor længe jeg ville være tilbageholdt, men de havde fået besked på at sejle ham ud til skibet. Han havde selvfølgelig prøvet at få en nærmere forklaring på, hvad der var sket. Det kunne man ikke give ham, han skulle bare gøre hvad han fik

besked på. Det var jo lidt af en oplevelse, og jeg havde absolut ingen problemer med at blive ombord resten af tiden vi lå på reden. Nu var der jo ikke sket noget alvorligt, og vi kunne alle grine af episoden bag efter. Men jeg skal nu gerne indrømme, jeg var ikke særlig stolt af situationen, mens det stod på.

Den næste rejse til Syrien lignede den første til forveksling. Vi bunkrede i Ceuta på rejsen ned, og her så jeg kokken havde bestilt nogle kasser med Bacardirom. Jeg spurgte ham, hvad han skulle bruge denne ret store bestilling til. Jo, han havde fundet ud af, at der var stor efterspørgsel på spiritus i de skibe der lå til ankers ved Latakia. Så han havde tænkt sig at lave lidt lommepege på den konto.

Nu var Ceuta en frihavn, og spiritus, cigaretter, m.m. var toldfrit. Normalt var det skipperen der stod for udførslen ombord, og ikke kokken. Men Santos havde fået lov af skipperen til sit indkøb, så det var helt i orden. Og der skulle vise sig at være en god forretning for ham.

Når vi lå til ankers på reden i Latakia, blev der holdt en hel del festligheder rundt i de forskellige skibe. Og der blev drukket en hel del under disse fester. Så det rygtes hurtigt, at vi havde en hel del spiritus ombord, som godt kunne handles til en fornuftig pris.

Proceduren med fester i skibene var følgende. Det skib der afholdt et party annoncerede det gerne på VHF. Så kunne man deltage, ved at sejle over til dem. Vi havde en aftale ombord om, at hvis skipper, eller en af os andre for den sags skyld, skulle til party, så var resten af besætningen standby. Hvis skipperen blev sejlet over til et andet skib, blev jeg og maskinmesteren ombord. Hvis en af vi andre skulle til party, blev skipperen ombord. Der var altid to af dæksbesætningen standby ombord. Så der var altid folk ombord til at sejle skibet, hvis der skulle ske noget uforudset.

Fra lodsstationen blev der kaldt op tidlig på aftenen, til de skibe der skulle ind næste morgen. Så der blev aldrig sejlet på besøg, før der var kommet besked fra lodsstationen. Og vi havde selvfølgelig kontinuerlig en vågen mand på vagt ved VHFen.

Vores skipper skulle til et større kalas, på en af de andre skibe. Vi havde aftalt, at der ikke var nogen grund til at hente ham før næste morgen. Han regnede med at det ville blive en temmelig sen affære, og da vi ikke var på listen til skibe der skulle ind, ville han blive til næste morgen.

Det var der ingen problemer med, resten af besætningen var ombord. Jeg tog selv nattevagten fra midnat, hvilket var min normale vagttørn. Kl. 06 næste morgen kaldte lodsstationen os op, og meddelte vi ville få lods i løbet af 20 minutter.

Der var sket noget uforudset med deres normale tørn, og vi skulle ind og losse. Jeg kaldte på besætningen, og vi gjorde klar til at lette anker. Samtidig kaldte jeg det skib, hvor skipperen var ombord. Jeg kunne ikke få nogen forbindelse med dem, og de var for langt væk til vi kunne påkalde deres opmærksomhed på anden måde. Vi kunne heller ikke nå at sejle derover, da lods båden allerede var på vej ud.

Jeg varskoede maskinmesteren, at nu måtte han lege styrmand, og få lettet ankeret når lods kom. Jeg prøvede hele tiden at få kontakt med det andet skib, men det lykkedes ikke.

Lods kom, vi lettede anker og sejlede ind mod havnen. Da vi sejlede forbi skibet, hvor skipperen var, var der vild aktivitet på dækket der. De var omsider vågnet op, og prøvede nu at få

deres redningsbåd i vandet. Jeg forklarede forsigtigt lodsens situationen som den var. Det tog han nu meget roligt. Han kaldte sin lodsbåd, og fik dem til at sejle over og hente vores skipper.

Vi fortsatte dog ind i havnen, efter at lodsens havde sikret sig, at jeg var i stand til at manøvrere med skibet. Lodsbåden havde forsat sin runde til de andre skibe, og kom først ind da vi næsten var færdig med at fortøje i bøjerne.

Skipperen så ikke helt veltilpas ud, om det skyldes tømmermænd, eller den lidt prikne situation, skal jeg ikke kunne sige. Han skyndte sig at give lodsens et par kartoner cigaretter, og et par kasser cola til lodsbåden. Inden lodsens gik fra borde, sagde han, at det var godt klaret. Han ville ikke sige noget til myndighederne, da han godt vidste at det kunne blive lidt kedeligt at ligge så længe på reden. Skipperen var da også ret godt tilfreds med, at der ikke blev mere ud af denne lille episode. Således var alle parter tilfredse, vi havde ikke mistet vores tørn i losseproceduren, og lodsens havde fået sig lidt ekstra.

Da jeg sluttede ombord i **Taru**, som jeg afmønstrede, da den skulle dokkes i Fredericia sidst på sommeren 1974, var jeg ikke helt sikker på hvad jeg ville i fremtiden.

Jeg var sådan set godt tilfreds med at sejle som styrmand, og kunne godt tænke mig at gå videre med det. Det ville kræve at jeg også læste videre til mindst en sætteskippereksamen.

Som kystskipper, kunne jeg ikke arbejde i større skibe end de 299 brt. Og det var kun på dispensation, hvad der nu heller ikke var nogen problem med at få. På den anden side var jeg nu heller ikke særlig varm på at skulle på skole igen. Jeg havde det ikke så godt med at skulle terpe i bøjerne, og var nok lidt usikker på om jeg kunne klare det boglige krav. Det praktiske havde jeg derimod ingen problemer med, det var jeg jo som sådan født op med. Men det med skolegang havde aldrig været min stærke side.

Jeg tog derfor igen hyre på en fiskekutter i et ½ år for at finde ud af hvad jeg ville. Det var i vinterhalvåret, med snurrevodsfiskeri i Kattegat. Det blev jeg nu ikke meget afklaret med, men måske mere usikker på fremtiden end tidligere.

Da jeg skulle ind som soldat i 1969, havde jeg mødt en pige lige inden. Efter tjenesten flyttede vi sammen, og fik et barn. Hun havde et barn i forvejen, og dette forhold gik ikke helt så godt som ønskeligt. Jeg kunne ikke rigtig få noget styr på forholdet, eller mig selv for den sags skyld. Jeg troede fejlagtigt, at det kunne hjælpe hvis jeg var noget mere hjemme, end da jeg sejlede som styrmand. Det skulle vise sig ikke at være tilfælde.

Jeg vendte tilbage til coasterfarten, som styrmand i mit gamle rederi ved Leo Abel i maj 1975. De næste 1½ år sejlede jeg hovedsagligt med **Ditte Holmø**, og en enkelt afløsning med **Star**.

Med **Ditte Holmø** havde vi en mere eller mindre fast sejlads mellem Åmål i Sverige, og Whitby i England. Vi sejlede cilicagranulat fra en fabrik i nærheden af Åmål, til Whitby. Cilicagranulaten bruges i industrien som affugter. Denne granulat fremstilles af china clay, en slags ler. Dette sejlede vi så til fabrikken i Åmål. Clayen lastede vi i de sydengelske kanalhavne, som Par, Fowey og Teignmouth. Det blev til mange ture op og ned af Gøtakanalen, fra Gøteborg til Vänersøen.

Når der ikke var noget at sejle med for cilicafabrikken, var vi i fri fart. Det kunne være skrot fra England til Nordspanien. Træ fra Finland, Sverige til kontinentet. Vi lavede også et par enkelte rejser med soda fra Liverpool området, til Sverige.

Her sejlede vi gennem de indre sunde langs med den skotske westkyst til Pentland Firth. Turen gennem sundet ved Isle of Mull, og Isle of Sky, var meget betagende.

Man sejlede forbi det ene whisky destilleri, efter det andet. Det er ligefør man kunne blive beruset, bare ved at stå i brovingen og snuse. Der var også mange smukke gamle borge at se på dette stræk. Så sømandslivet kan også godt give anledning til lidt kulturel indsigt.

Besætningen på **Ditte Holmø** var i denne periode, så godt som hele tiden, de samme mennesker. De stod af for ferie, og en afløser blev skaffet. Men som regel vendte de tilbage, efter endt ferie. Det gav et godt sammenhold, og vi havde det ret festligt til tider. Det gjorde også det daglige arbejde betydelig nemmere at have med at gøre. De faste havne vi kom i, gjorde også, at vi fik lokale venner der. Og vi havde mange sjove oplevelser i forbindelse hermed.

Man kan sige, at besætningsforholdene i Ditte Holmø var typisk for coasterbesætninger. Men det sammenhold vi havde ombord, så man ikke alle steder.

I takt med at coasterflåden ekspander, og den lempelige lovgivning der var omkring krav til besætningens sammensætning, kunne der ikke skaffes erfarne søfolk nok.

I flere af de mindre coastere, havde man problemer med at skaffe erfarent mandskab. En typisk besætning på en 299 brt. coaster bestod af en skipper, en styrmand, og tre ubefarne søfolk.

Skipper og styrmand, var ikke det store problem. Her var lovgivning ganske klar omkring uddannelse, krav om sønæringsbevis m.m.

Omkring de menige søfolk var sagen en ganske anden. Der var, på dette tidspunkt, ikke noget krav om at ubefarne søfolk skulle have gennemgået et sømandsskoleophold. En ung mand der havde lyst til at sejle, kunne helt uden nogen form for forkundskaber, mønstre ud som ubefaren.

Der blev heldigvis senere rettet op på dette. Sømændenes forbund fik øjnene op for, at der i coasterfarten var mange uorganiserede søfolk. Det blev der i midten af 1970erne rettet betydeligt op på. Der blev indgået overenskomster med de fleste af coasterrederne, og kun en lille del af de helt små coasterrederier undslog sig, at blive organiseret.

Derfor kom stadig mange unge mennesker til søs, uden egentlig at vide hvad dette ville indebære. Mange stoppede da også igen efter meget kort tid. Andre fik mod på det, og gik i gang med en egentlig uddannelse.

Der blev på den måde lagt et stort ansvar på skipper og styrmand. Dels skulle de oplære de unge mennesker i sømandskabets finurligheder. Dels skulle de også varetage deres egne opgaver med hensyn til maskinpasning, tilsyn med losning/lastning. Og sandelig, der skulle også sejles mellem havnene, med der tilhørende vagter. Selv om der ikke var så meget fart på i havnene, så kunne det til tider være svært at få det hele til at gå op i en større enhed.

Nogle rederier fik, ganske få har stadig, den brillante ide at tage belastede unge ombord i deres skibe. Man havde den fejlagtige indstilling, at live til søs var lige det helt rigtige for sådan et ungt utilpasset menneske. Den friske luft, hårdt arbejde og, i hvert tilfælde mens skibet var i søen, ingen mulighed for at stikke af. Det måtte da lige være den helt rigtige mulighed for at få knægten på rette spor.

Og så var der jo lige den, ikke helt uvæsentlige, kontante fordel ved arrangementet. Rederierne fik fra den unge mands kommune, et ret betydeligt beløb som tak for deres udviste forståelse for moderne pædagogiske metoder.

Det er min opfattelse, at rederens del i denne form for pædagogik, består i glæden ved at inkassere salæret fra kommunen. Da den unge mand befinder sig ombord i skibet, og for det meste uden for rederens indflydelse, er det skipper og styrmand der står med ansvaret. Et ansvar jeg tror de fleste helst vil være foruden.

Jeg skal ikke kunne sige, at der ikke i nogen enkelte tilfælde er kommet et fornuftigt resultat ud af denne form for arrangementer. Jeg syntes det er umoralsk, at påtage sig et sådan ansvar uden at have de fornødne kvalifikationer dertil. Der findes forskellige former for sejlene institutioner, som har vist gode resultater i arbejdet med de unge. Dem har jeg fuld respekt for, og syntes de har deres berettigelse. Men at bruge en arbejdsplads, hvor dagligdagen ikke altid er uden problemer i forvejen, det er absurd og hører ingen steder hjemme.

De få gange jeg selv har været stillet overfor forslaget, har jeg konsekvent nægtet at deltage i arrangementet. Det har ikke altid været helt til rederens tilfredshed, men er dog blevet respekteret.

Verdens bedste coaster-flåde

Danske coastere står sig i konkurrence med kinesere og grækere, og går nu også på Det fjerne Østen

Denne overskrift kunne ses i Søfartens blad – Om Bord – i 1974. Store ord, ville nogen måske mene, men der var nu noget om snakken.

De danske skibsværfter havde travlt som aldrig før. Der blev bygget coastere på samlebånd. Det gav også meget arbejde til underleverandører af udstyr til skibene.

Og skibene begyndte at blive større, og opererede i stigende grad overalt på verdenshavene. Begrebet coaster, var ikke længere en helt korrekt betegnelse for skibene. Men det blev hængende ved, og selv i dag betegnes ret store skibe som coastere.

Takket være gunstige afskrivningsregler var det muligt at skaffe den nødvendige kapital til bygning af skibene. Nye rederier dukkede op på markedet. Langt de fleste seriøse, og med den hensigt, at drive seriøst skibsfart. Nogle få eventyrer fandt også vej til markedet, og udnyttede afskrivningsreglerne langt ud over hensigten.

Disse få rederier opstod udelukkende med det ene formål, at udnytte skattefordelene. I langt de fleste tilfælde, havde disse rederier ikke nogen lang levetid.

Efterhånden havde jeg helt droppet tanken om at forsætte inden for fiskeriet. Coasterfarten var på mange måder mere tiltrækkende. Da jeg startede som styrmand, var jeg medlem af arbejdsmændenes fagforening. Rederiet havde ikke nogen overenskomst med nogen faglig organisation. Man aftalte en hyre, og den der var frækkest, fik mest i hyre. Det var ikke særligt holdbart i længden.

Os styrmænd i rederiet gik nu sammen, og forlangte at rederiet skulle sørge for en overenskomst. Selv om der var lidt muggen fra skibssrederer side, så gik han dog med til det.

Vi blev medlemmer i Dansk Skipperforening af 1942. Nu var der ligesom mere rimelige kår for alle.

En gennemsnitlig hyre på dette tidspunkt, i 1975, var på ca. 7000,00 kr. pr. måned i de mindste coastere. Man optjente 8 fridøgn pr. måned, samt lovpligtig ferie. En udmønstrigsperiode var på ca. 4 måneder. Det var ikke ligefrem den store hyre, der trykkede rederiernes buget. Der kom dog senere mere rimelige hyresatser frem i lyset. Men det holdt hårdt for.

Jeg indså også, at jeg var nød til at videreuddanne mig, hvis jeg ville videre som navigatør. I og med skibene blev større, blev kravet til uddannelse også større. Efterhånden som tilgangen af navigatører til erhvervet stabiliserede sig, blev det også sværere at få dispensation med en kystskippereksamen.

Jeg besluttede at komme i gang med en sætteskipperuddannelse, og startede på Frederikshavn Skipperskole i november 1976.

Da jeg startede på skipperskolen igen, var jeg indstillet på nu skulle der gøres noget ved studierne. Jeg fik et værelse på kollegiet i forbindelse med skolen, det var dejligt bekvemt. Men da man jo var ung, og glad for at feste og leve livet, var det måske ikke det mest hensigtsmæssige.

På kollegiet boede der også en hel del kvindelige elever fra en laborantskole, så der blev festet i gennem. Da jeg var født og opvokset i Frederikshavn, kendte jeg naturligvis mange af byens søfolk. Også sammen med dem blev der festet en hel del. Det skal indrømmes, det gik nok lidt ud over det planlagte studie. Og selv om jeg havde sparet lidt kapital op, svandt det forbavsende hurtigt.

Jeg bestod eksamen til sætteskipper af 2 grad den 25 marts 1977. Kort efter skulle vi forsætte til 1 grads eksamen senere på året. Her startede jeg også, men måtte hurtig indse at gnisten til bøgerne ikke var ret stor. Det samme var tilfældet med min økonomiske situation, den var på det nærmeste katastrofal.

Derfor fik jeg en snak med min gamle skibsreder, og vi blev enige om jeg nok hellere måtte se at komme på søen igen. Han tilbød godt nok at forstrække mig med et lån til at læse videre. Men han kendte mig jo også, og viste hvordan jeg havde det med bylivet. Så han havde fuld forståelse for, at jeg hellere ville slutte nu mens der stadig var lidt fornuft i det. Med sætteskipper af 2 grad havde jeg også større beføjelser, så det måtte række i første omgang.



Jeg mønstrede derfor ud som styrmand på skibet **Finlandia**, det tredje skib i rederiet. **Finlandia** var bygget i Finland, deraf navnet. Den var på 299 brt. Og på flere måder lidt mere moderne end de andre skibe i rederiet. Vi sejlede også noget længere væk med dette skib. Så det var på flere områder anderledes end tidligere.

Den første periode var vi på Westafrika med stykgods fra England, til Banjul i Gambia. Derefter et par korte rejser lokalt på Afrikakysten.

Den 21. november 1977, blev skibet **Lindinger Ivory** overfaldet på Lagos red i Nigeria. Denne red var i disse år meget berygtet for sine mange piratoverfald. **Finlandia**, som jeg tidligere havde sejlet med, og skulle sejle med igen, havde været på Lagos et par gange. Dog ikke mens jeg var forhyret ombord.

Der sejlede en hel del danske skibe på Nigeria, og blandt dem flere coastere. Og der var mange historier i omløb omkring disse piratoverfald.

Da jeg ikke selv havde været i Nigeria på dette tidspunkt, tog jeg mig ikke så meget af historierne. Men med overfaldet på **Lindinger Ivory**, fik jeg et lidt andet syn på sagen. Også fordi det sagtens kunne blive aktuelt, at jeg selv kunne risikere at komme til at besejle Nigeria. Det jeg tidligere havde hørt omkring forholdene i Nigeria, havde for det meste været omtale på radioens sladrefrekvens.

Denne sladrefrekvens var en god kilde til oplysninger omkring andre coasteres bevægelser rundt omkring i verden. På daværende tidspunkt var der ikke mange coastere der havde kortbølgefrequenser, men kun mellembølgefrequenser, og dermed begrænset rækkevidde. Da vi var på Vestafrika med **Finlandia** tidligere på året, kunne vi række skibene på Lagos red, på radioen under gode modtagerforhold.

Så vi havde flere gange talt med skibene dernede. Og havde da hørt om nogle ret grove overfald, hvor piraterne i et tilfælde havde fanget skibets skipper, og bundet ham til en stol mens de truede med at ville slå ham ihjel. Resten af besætningen havde forskanset sig i maskinrummet.

Piraterne raserede og ødelagde beboelsen, stjal alt af værdi, og også flere ting fra skibets last. Selv om overfaldene blev rapporteret til myndighederne, skete der sjældent noget fra deres side. Men, med den udbredte korrupcion og andre uheldige tiltag, der herskede i Nigeria, var det som at slå i en dyne. Ombord i skibene gjorde man hvad der var muligt for at beskytte sig. Der blev indrettet sikringsrum, i de mindre coastere, som regel maskinrummet, hvor besætningen kunne barrikadere sig i tilfælde af angreb. Mange fik installeret VHF radioer i disse sikringsrum, så der var mulighed for at kommunikere med andre skibe, eller havnemyndighederne. Der blev installeret en signallampe i mastetoppen, som kunne aktiveres fra sikringsrummet.

Således kunne de omkringliggende skibe se der var et overfald i gang. Som regel forsvandt piraterne igen, når de havde rippet skibet for alt af værdi i beboelsen, eller de havde fået det af lasten, de kom efter.

Overfaldet på **Lindinger Ivory** blev desværre et anderledes tragisk overfald, end man tidligere havde set. Skibets kaptajn blev brutalt dræbt, og smidt overbord. Flere af besætningen blev alvorligt lemlæstet.

Overfaldet skete midt om natten, hvor skibet blev bordet af piraterne mens det lå til ankers. Piraterne kom sejlede ud til skibet i tre store kanoer. De klatrede ombord ved hjælp af tov med entringshager, og 1. styrmanden, der havde vagt på broen, observerede dem ikke før de bevæbnede pirater holdt ham op. De var bevæbnet med store knive og pistoler.

Efter at have ødelagt skibets radioudstyr, beordrede de styrmanden til at kalde på officererne, og få dem op på broen, hvor de holdes fanget. Andre af piraterne gennemsøgte skibet for værdier. De slog dørene til kamrene ind med økser, og lemlæstede folkene.

Først efter flere timers rasering, forsvandt piraterne igen, og det lykkedes besætningen at få forbindelse med et andet dansk skib på redan. Selv om besætningen fyrede flere nødraketter af,

var der ingen der observerede det. Først da det blev dagslys, lykkedes det at praje det andet danske skib, som lå til ankers et stykke fra *Lindinger Ivorys* position. Fra dette skib blev rederiet og myndighederne orienteret om hændelsen. De sårede besætningsmedlemmer blev bragt i land, og kom på hospitalet.

Det vides ikke med sikkerhed, hvornår og under hvilke omstændigheder kaptajnen blev dræbt. Formodentligt var det sket, da officererne blev gennet op på broen. Rederiet reagerede hurtigt, og fik en erstatningsbesætning sendt til Lagos straks. Den overtog skibet, og de sårede og chokerede besætningsmedlemmer blev så hurtigt som muligt sendt til Danmark.

Dette brutale overfald gav anledning til mange diskussioner. Det havde tidligere været diskuteret meget, om skibene skulle have våben ombord til at forsvare sig med. Det var der delte meninger om, men generelt var de fleste imod våben i skibene. Mange mente, at det bare ville optrappe brutaliteten fra piraternes side. Andre mente, at våben ville give besætningen en hvis sikkerhed. Men et eksempel på hvad våben ombord kunne afstedkomme, var netop sket på Lagos red tidligere på året. I februar 1977, skød skipper Walther Westborg, ombord på coasteren *Loke* af Næstved, sin maskinmester. Denne episode viste helt tydeligt, at våben ombord på skibene, ikke var nogen god ide. Dramaet skulle, efter hvad der kunne læses i pressen, havde udviklet sig på følgende måde:

Skibet havde ligget til ankers på reden ved Lagos. Der havde åbenbart været en uoverensstemmelse mellem skipperen og maskinmesteren, som havde udviklet sig til at skipperen havde trukket sin pistol, og skudt maskinmesteren i nødværge. Maskinmesteren havde været fuld, og truede skipperen med et ladet gevær, da han selv blev skudt. Efter skipperens udtalelser, var han altid selv bevæbnet når han var til søs. Men ellers var grunden til der fandtes andre skydevåben ombord, netop for at kunne beskytte sig mod pirater. Westborg blev fængslet i Lagos, hvor han sad i fængsel i nogle måneder. Et ophold der helt sikkert ikke havde været behageligt. Han blev overført til Danmark, og blev her frikendt for manddrab ved dansk domstol.

For mange søfolk var Lagos red et mareridt. Ikke alene var der den store risiko for overfald, men også den lange ventetid på reden tog hårdt på folks psyke. Det var ikke noget offentligheden hørte meget om, og ikke noget de involverede søfolk ret gerne talte om. Men der skulle vel ikke så meget indsigt i den menneskelige psyke, for at indse det var et enormt psykisk pres, man blev udsat for under sådanne ekstreme påvirkninger.

Skibene lå mange gange både en og to måneder til ankers. Enkelte endog endnu længere. I en lille coaster var det meget begrænset hvad man kunne foretage sig under sådanne forhold. Dagligdagen blev hurtig meget trivielt, og uden egentligt indhold. Man passede sit daglige arbejde, og prøvede at få det bedste ud af situationen.

Men især i coasterne var mulighederne begrænsede for en fornuftig afveksling i en trivielt hverdag. De fysiske rammer i en coaster var i forvejen begrænsede, grundet skibets størrelse. Man hørte nu sjældent coastersømanden beklagede sig over dette. Men i situationer som f.eks. omtalte lange perioder til ankers, kunne det ikke undgås at påvirke folk. Så alene på baggrund af det psykiske pres, hørte skydevåben ikke hjemme ombord.

Man prøvede i stedet, fra søfartsorganisationernes side, at opfordre den Internationale Transport Federation i London til at indlede en blokade mod sejlads på Nigeria. Man ville på denne måde

prøve at få de Nigerianske myndigheder til at beskytte de skibe der sejlede til deres land. Denne trussel om boykot skulle, efter sigende, have bevirket en vis opgradering af patruljesejlad fra de Nigerianske havnemyndigheder. Men nogen effektiv indsats blev der nu aldrig effektueret.

Det gav også mig en hel del at tænke over. Jeg havde længe overvejet, at få taget sætteskipper 1 og komme til at sejle på langfart for alvor. Men sådanne beretninger kunne godt fratage en noget af denne lyst.

Jeg gik på ferie i starten af december, og skulle giftes den 14. januar 1978. Der var en del at se til med julen for døren, og senere bryllup. Det var nu en anden begivenhed, der kom til at præge coasterfarten denne jul.

Det var coasteren **Lady Kamillas** tragiske forlis i Den Engelske Kanal, natten til den 24. december 1977. **Lady Kamilla** forliste i meget dårligt vejr, og forliset kostede 7 mennesker livet. Heriblandt skipperen, hans kone og deres to mindreårige børn. Alle forlis er tragiske, uanset hvad årsagen end måtte være. Selvfølgelig kan forlis ikke undgås, lige såvel som der sker ulykker på landjorden, sker det også til søs.

Man hører sjældent skibsforis omtalt i større vendinger. Men når det som her, er mange omkomne, og forliset er omgæret med en hvis mystik, så tager sagen en anden retning.

Der var flere grunde til netop dette forlis fik min interesse. Jeg havde et par bekendte som havde sejlet i Ole E. Kristensens rederi i en kortere periode.

Derfor blev jeg ikke spor forbavset over den massive kritik, der blev tildelt rederiet efter forliset. En omtale som ikke undgik min families opmærksomhed. Og som resulterede i at jeg blev stillet overfor en del kritiske spørgsmål omkring sikkerheden ombord i skibene. Og jeg kunne selvfølgelig ikke svare, at det hele var noget journalistisk sludder.

For realiteten var jo, at sikkerheden i en del af coasterflåden, vitterlig ikke var helt oppe på mærkerne. Og dette havde myndighederne, efter min mening, en stor del af skylden for. Tilsynet med skibsfarten generelt, og her under også sikkerheden, var ikke optimalt. Det viste sig jo, når der skete et forlis som omtalte, havde mange af de tilsynsførende instanser mere end svært, ved at forklare sig. Og der blev lovet opstramninger og andre tiltag, som dog efter kort tid, når de rørte vande havde lagt sig, blev arkiveret på den blå hylde.

Så, som en journalist skrev omkring ofrene ved forliset – Blev de ofre for julestormens hærgen. Eller blev de rettelig de tragiske ofre for ligegyldighed? Der var nok et spørgsmål, der var værd at tænke lidt over.

Den ene af mine bekendte havde sejlet som styrmand ombord på netop Lady Kamilla, ca. 1½ år før forliset. Dengang fortalte han en del om de mystiske syn der blev afholdt af skibstilsynet. Han kunne ikke forstå meget af det, de så mellem fingrene med. Og da han prøvede at gøre opmærksom på noget, han mente ikke var i orden, blev han af skipperen beordret til at holde sin kæft. Da hans periode var udløbet, fik han besked på at han ikke var ønsket i rederiet i fremtiden. Det siger vel lidt om rederiets politik.

Jeg havde selv besøgt et andet af rederiets skibe, hvor jeg kendte maskinmesteren. Denne maskinmester havde ikke så meget sejltid. Men han var udlært automekaniker, og havde dispensation til at sejle som maskinist. Så der var ikke noget at komme efter hvad overholdelse af loven angik, det var helt regulært. Under dette besøg hilste jeg tilfældigvis på Ole E Kristensen,

som var ombord. Da han hørte at jeg sejlede som styrmand, sagde han følgende. – Hvis jeg var interesseret i en hyre, kunne det godt lade sig gøre. Han kunne altid bruge en mand der ikke gik så meget op i paragraffer og papirer!

Da jeg venligst betakkede mig for det generøse tilbud, og spurgte ham, hvad der havde indikeret at jeg ikke gik så meget op i paragrafferne, svarede han. – At det var vel begrænset hvad sådan en ålestanger havde af hyretilbud, så jeg burde da være glad når der endelig kom et tilbud!

Så syntes jeg ikke rigtig, jeg havde mere at diskutere med den herre om. Men det siger jo ikke så lidt om mandens holdning, eller rettere, mangel på samme.

Jeg blev gift den 14. januar. Det var starten på et nyt kapitel i livet, og det gjorde jo også at man gjorde sig visse overvejelser for fremtiden.

Næste, og sidste udmønstring med **Finlandia**, havde jeg min kone med som kok på den sidste del af udmønstringen. Vi havde lastet i Rotterdam til Reykjavik på Island, og planen var derefter retur til kontinentet. Min kone var stoppet med sit arbejde, og jeg ville gerne have hende med på turen til Island. Selv om det var tidligt forår, var vejret rimeligt godt.

Turen til Island gik også meget godt. Men sejlsplanen blev nu ændret væsentligt kort før ankomst til Reykjavik. Den nye ordre lød på at vi skulle sejle i ballast til Halifax, Nova Scotia. Her skulle vi laste boreudstyr til Sukkertoppen på Grønland. Nu fik vi travl med at bestille søkort m.m. Det var et farvand skibet aldrig havde været i før.

Min kone skulle også beslutte sig om hun ville forsætte med os, eller flyve hjem fra Reykjavik. Hun besluttede sig for at blive, og det var meget godt. Kokken havde sagt op, han ville ikke med videre. Min kone, som var ulært kok, skulle nu overtage hans job.

Turen fra Reykjavik til Nova Scotia, med et tomt skib, var ikke helt så spændende. Men det gik uden for meget dårligt vejr. I Halifax fik vi et par dage til lastningen. Så der blev også tid til at slappe lidt af, og en tur i land. Lasten bestod af forskelligt udstyr til et boreproject, man var i gang med på Grønland.

Trods årstiden, fik vi en meget fin sejlads fra Halifax til Sukkertoppen. Sukkertoppen (på grønlandsk Maniitsoq) ligger i David strædet nord for Nuuk. Vi lossede til flere supplybåde, som kom ind til havnen på skift. Også her blev der tid til at kigge lidt på stedet. Jeg havde tidligere været i Grønland, men det var jeg også ene om ombord.

I selve byen var der ikke så meget at, men de unge mennesker nød nu de grønlandske pigers gæstfrihed til fulde. Men ellers var det sejladsen langs kysten, der gjorde mest indtryk. Efter Grønland, gik vi igen i ballast til enten Antwerpen eller Rotterdam, jeg husker ikke lige hvilken af havnene.

Her lastede vi stykgods til Tripoli i Libyen. I Tripoli var min kone og jeg ved at blive arresteret som spioner. Vi var gået en tur i land for at kigge lidt på den smukke by. På et tidspunkt tog jeg et billede af en stor flot bygning. Det blev opdaget, og jeg havde en hel del besvær med at forklare de emsige betjente, at det ikke var for at spionere.

Jeg vidste godt det var forbudt at fotografere på havneområdet. Men troede ikke det også gjaldt i byen. Jeg fik dog klaret frisag, men min kone syntes ikke byen var så spændende mere.

Fra Libyen sejlede vi i ballast til Portugal. Her lastede vi brosten til Køge. Fra Køge skulle skibet laste stål i Frederiksværk. Her afmønstrede konen og jeg den 12. april 1978.

Min kone kom fra Frederiksværk, og her bosatte vi os også senere, så man kan vel sige, vi afmønstrede på dørtrinet. Det blev min sidste tur med **Finlandia**. Det var rart at komme hjem og slappe lidt af, nyde foråret, og at være sammen med familien. Der var også en fremtid der skulle tænkes på.

Nu havde jeg familie, og jeg ville gerne nyde den del af livet også. Jeg var indstillet på at tage på skole igen og få sætteskipper af 1 grad. Men der skulle jo også være økonomisk base for det, så det blev ikke lige her og nu det kunne lade sig gøre. Jeg meldte mig ledig i skipperforeningen, og var opsat på at komme på søen igen efter pinsen var overstået.

For mit vedkommende gik pinsen stille og roligt. Det kan man derimod ikke sige om et par ungersvende på coasteren **Svend Damman**.

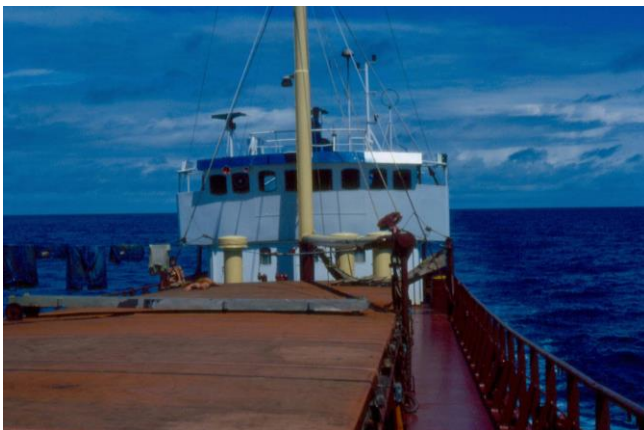
Dette skib lå i Rønne, og skulle ligge der over pinsen. Her kan vist tale om, at årets pinsebrandert blev udklækket med manér. Pinsemorgen kom maskinmanden og jungmanden ombord i en kæmpebrandert. De unge mennesker fik nu lyst til en lille sejltur.

De fik startet maskinen op, og sejlede derpå ud for at se pinesolen danse. Hvad de havde tænkt sig, melder historien ikke noget om. De var alene ombord, og ligegodt var det lykkedes dem at sejle ud på åbent hav. Skipperen opdagede til sin forbløffelse, at hans skib var væk, og alarmerede myndighederne. Snart var en større eftersøgning igangsat, og ved middagstid pinedag observerede de svenske myndigheder, at det forsvundne skib var fundet. Skibet var ankret op nær Trelleborg, men ellers forladt. Der var ingen spor af de to ungersvende, men skibets redningsbåd var forsvundet. Man formodede derfor at de to mænd havde forsat deres udflugt i den.

En avis skrev dagen efter følgende. Gæsterne på golfbanen i Trelleborg troede at de så syner, eller at de havde fået for meget pinsebryg indenbords, da de pinedag så to mænd komme sejlede ind på standen i en redningsbåd med påhængsmotor. Efter at være landet på stranden gik de to mænd i land, og prajede en taxa til den nærmeste banegård.

Selvfølgelig fik politiet hurtigt fat i mændene, og det var ikke sikkert deres lille udflugt blev helt billigt for dem.

Efter pinsen fik jeg en afløsning ombord på **Ingelil** af Esbjerg. **Ingelil** var under rederiet A. N. Svarer i Esbjerg. Jeg kendte ikke rederiet, og blev kontaktet gennem skipperforeningen, som vidste jeg var ledig. **Ingelil** var en Ringkøbing på 299 brt. En af den standardtype som Ringkøbing værft byggede mange af.



Skibet var på rejse med eksplosiver fra Europa til flere steder i Caribbean og Sydamerika. Under losning i Guayaquil, i Ecuador, var styrmanden faldet ned i lasten, og var blevet sygeafmønstret. Derfor blev jeg kontaktet, og spurgt om jeg kunne mønstre omgående. Det var ikke noget problem, og jeg rejste prompte til Guayaquil.

Da jeg kom ombord afgik vi med det samme fra Guayaquil. Skibets sidste lossehavn var Chancay i Peru. Efter udlosningen var der en

mængde playwood plader i lastrummet. Disse plader fyldte godt op, og vi forhørte os hos afskiberen, om hvad de havde tænkt sig at gøre med dem.

De skulle bare smides overbord, ellers måtte vi gøre med dem hvad vi syntes var bedst. Agenten ville gerne købe dem, men kunne kun betale i lokal mønt. Det var vi ikke helt vilde med.

I stedet fik vi en aftale i stand med en handelsmand. Han skulle levere nogle lamaskind og andre lokale varer, svarende til det beløb vi ellers skulle have udbetalt. For mit vedkommende fik jeg, et meget flot lamaskind, som senere blev brugt som vægtæppe. Desuden to store tæpper af lamauld. Det må siges at være bedre end bare droppe træet i søen.

Efter udlosning i Chancay sejlede vi i ballast til en lille by i Costa Rica, ved navn Golfito. Her lastede vi en fuld last olienødder i sække, til oliemøllen i Århus.

Lastningen var ikke helt let. Vi døjede med meget store dønninger, og kunne ikke holde skibet langs kaj. Derfor lå vi i nogle meget lange trosser, og på den måde lykkedes det at holde skibet klar af selve bolværket. Det var ikke helt let, og vi fik bl.a. revet vores kapstan op af dækket agter. Ved hjælp af en kran med meget langt udlæg, lykkedes det til sidst at få lasten ombord.

Det blev min første tur gennem Panama kanalen. Efter passage af kanalen bunkrede vi i Cristobal, inden vi fortsatte ud i Caribbean. Vi fik også skibet bundskrubbet af dykkere. Der var meget begroning på skibsbunden og det nedsatte vores, i forvejen, beskedne fart.

Efter Panama, var næste stop Point Fortin på Trinidad. Her skulle vi bunkre, efter planen for sidste gang, inden Danmark. Problemet med disse små skibe var, at brændstofkapaciteten var for lille til så lange rejser. Da det blev mere almindeligt med lange rejser for den type skibe, fik man lavet en ballasttank om til brændolie. Så slap man for de omkostelige stop på lange rejser. Men det arrangement havde vi ikke.

På turen over Atlanten fik vi lidt dårligt vejr, og det svandt drastisk i vores oliebeholdning. Vi kontaktede rederiet, og man blev enig om at gå ind til Ponta Delgada på Azorerne, som vi kom lige forbi. Her opstod et nyt problem.

De Portugisiske søfolk var inde i en strejke, så øerne fik ikke olieforsyninger fra fastlandet. Derfor kunne vi ikke få olie, da man kun havde til at opretholde et lokalt behov. Nu måtte der tænkes kreativt, og der blev regnet på et alternativ.

Vi fik regnet os frem til, at vi kunne række ind til Nordspanien med den beholdning vi havde tilbage. Så var der absolut ikke noget tilbage i tankene. Og der var ikke plads til nogen form for forsinkelse. Vi nåede ind til El Ferrol i Nordspanien på de sidste dråber i tanken. Og derefter var der ikke flere problemer resten af rejsen. Vi kom til Århus, og jeg afmønstrede da min aftale med rederiet kun var for denne ene tur.

Det blev til yderlig to korte udmønstringer inden jeg startede på Københavns Navigationsskole. En kort periode med skibet **Opnør** af Åbenrå som styrmand i Nordeuropæisk fart. Og sidst en periode, som 1 styrmand med skibet **Gert Stærke** af Marstal.



Jeg blev ringet op af inspektøren i rederiet Stærke, hvor jeg tidligere havde sejlet på dækket. Han ville høre om jeg var interesseret i en hyre som 1 styrmand. Jeg forklarede ham, at jeg stod for at skulle starte på navigationsskole inden længe, og jeg kun havde sætteskipper af 2 grad.

Nu kendte jeg inspektøren, og også hans ret bramfrie sprog. Så, da han sagde, - det er sgu ikke din livshistorie jeg efterlyste, jeg vil bare have et klart svar om du vil have hyre eller ej-, gjaldt det om at svare ja prompte. Dermed var

jeg ansat, og skulle mønstre i Le Havre i Frankrig få dage efter.

Gert Stærke var en 1599 brt. bygget på Husum Schiffswerft i 1977. Jeg mener at skibet oprindeligt blev kontraheret til rederiet Lindinger, men inden færdigbygning overtaget af et partsrederi i Marstal. Rederiet Lindinger blev afhændet i løbet af 1978 under stor pressebevågenhed.

Gert Stærke var det største skib jeg til dato havde sejlet med. Skibet var i timecharter for Algiers statsrederi, og sejlede stykgods i linjefart på Algier kysten og de Franske kanalhavne.

Skipper, styrmænd, kok og maskinbesætning var dansk. Dæksbesætningen var spansk. Det blev til et par rigtig gode måneder, hvor vi lå mere i havn end vi sejlede. Ekspeditionstiden i de Algierske havne, var ikke just præget af travlhed. Så det var faktisk kun i de Franske havne, det gik med vanligt effektivitet.

Der var et godt sammenhold ombord, og skibet var helt nyt og nemt at vedligeholde. De spanske søfolk var gode at arbejde sammen med, og de krævede ikke meget opsyn, men klarede det meste selv.

I maskinen var der foruden maskinchef og 1 mester, en donkeymand og en smører. De to havde det ikke så godt med samarbejde, og det resulterede i en lille episode, som både var ret komisk, men også nemt kunne have fået alvorlige følger.

Donkeymanden, som var en ældre og lidt tørstig herre, havde et helt specielt morgenritual. Når han mødte i maskinen om morgenen, skiftede han hver morgen smøreoliefilter. Det foregik på følgende måde. Han skiftede over på det rene filter, og gik derefter på toilettet. Når han havde besørget sit ærinde der, gik han i maskinen og skilte det beskidte filter af, og rensede det, så det var klar til næste morgen.

Det havde smøreren luret ham af, og da han havde set donkeymanden gå på toilettet, ville han give ham en lærestreg. Han stillede derfor gangventilen på smøreoliefilteret, som den anden lige havde skiftet til det rene filter, tilbage på det brugte filter igen.

Da makkeren kom tilbage fra potten, lidt søvrig og måske ikke helt ædru, begyndte han at skrue toppen af det, han troede, var det snavsede filter. Han havde ikke opdaget der var blevet stillet på gangventilen.

Der kom nu et udslip af varm smøreolie i hele maskinrummet, alt blev sølet ind i sort olie. Heldigvis blev donkeymanden ikke ramt direkte af den varme olie. Han var blevet så forskrækket, at han heldigvis hoppede til side, inden han røg på røven. Jeg havde vagten på broen, og her startede brandalarmen, så alle blev hurtigt sat ind i hvad der var sket.

De to kumpaner havde et større rengøringsarbejde de næste par dage, og de blev begge sagt op til fratrædelse næste havn. Nu skete der ikke noget alvorligt, men det var mere held end forstand. Så vi kunne ikke lade være med at more os over episoden.

Jeg blev lidt forsinket i starten på navigationsskolen, da sidste rejse på Algier blev forsinket p.g.a. havnearbejderstrejke. Men den 7. februar 1979 kunne jeg afmønstre, og starte på skolen kort tid efter.

Rederiet J. C. Jespergaard – 1979 - 1981

Tiden på København Navigationsskole blev lidt at en hektisk tid. Dels var jeg begyndt meget sent på semesteret, jeg startede midt i februar. Jeg skulle indhente en hel del inden eksamen i juni, så der skulle hænges i for at nå det hele. Min kone og jeg var flyttet til Frederiksværk, og konen var gravid med vores første barn. Ikke mindst for konen var det hektisk, men vi fik det til at fungere. Vores dreng blev født 27. april, og det var stort for os begge. Jeg pendlede mellem Frederiksværk og skolen, så der var ikke meget tid til familieliv. Det var lektier, sove, og rejse, der for det meste stod på programmet. Rejse hjemmefra tidlig om morgenen, og kom først hjem til aften. Min kone lå en del på sygehuset, og når hun var der, gjorde jeg ophold i Hillerød inden jeg forsatte hjem.

På skolen gik det rimeligt godt. Selv om der skulle hænges i, var det også meget rart at kunne deltage i hvad der rørte sig i andre sammenhæng, end lige skolegang. Der var et godt socialt samvær på skolen. Foruden Navigationsskole, var der også Telegrafistskole samlet under et tag. Der var en dejlig fælles kantine, hvor der forekom nogle livlige diskussioner om tidens hændelser.

Det blev et hidsigt forår og sommer på flere områder. Der var krise på arbejdsmarkedet, og især inden for Sømændenes Forbund blev der raslet med sablen. Forbundsformand Preben Møller Hansen, af visse journalister kaldet - Herluf Trollegades svar på Humphrey Bogart – havde gennem noget tid ihærdigt arbejdet for at skabe et stort samlet transportarbejderforbund. Denne drøm blev knust, da Søfyrbøderne i stedet valgte at slå pjalterne sammen med Metalarbejderforbundet. Det gjorde sømandsbossen lidt stram i betrækket, og gav anledning til mange, både morsomme, og alvorlige diskussioner i skolens kantine. Her blev det helt tydeligt, hvilke studerende der var på skolen via aspirantordningen, og hvilke der var gået den "almindelige" matrosvej. At bølgerne kunne gå højt omkring frokostbordet, gav dog ingen anledning til nogen direkte splid mellem os.

Vi kunne jo, som sådan, være ligeglade med hvad Sømændenes Forbund foretog sig. Og dog, vi måtte jo erkende, at de ret store lønstigninger det trods alt lykkedes Sømændenes Forbund at forhandle / true sig frem til, vel også indirekte kom os til gode på officersiden. Jeg havde nu ikke nogen sympati for sømandsbossens mange finurligheder, og havde aldrig været medlem af Sømændenes Forbund, netop af samme grund.

Et af de store diskussionsemner dette forår var, søslaget på Rømø. Krakket i Lindinger koncernen året før, havde bevirket at det tidligere Lindinger færgerederi mellem Rømø og Sild, var overtaget af det tyske Förde rederi. Ved det tyske rederis overtagelse, blev de danske sømænd, samt restaurations og køkkenpersonalet fyret, da de ikke ville ansættes på de vilkår det tyske rederi bød dem. Danskerne ønskede, at der blev indgået en dansk normal overenskomst mellem rederiet og de danske fagforbund. Siden 1. maj, havde der kørt en slags udmattelseskrig mellem de fyrede søfolk, folk fra Sømændenes Forbund, og det tyske rederi. De aktionerende søfolk var hver dag på kajen i Havneby på Rømø. Deres aktion bevirkede at færgen ikke kunne opretholde en normal sejlplan. Hidtil havde færgeblokaden forløbet ret fredeligt.

Men i slutningen af maj, ankom en større dansk politistyrke til Havneby. Samtidig kom det frem, at der pr. 1. juni skulle sættes nok en Færge ind på ruten. Denne færge, som var registeret under Cypriotisk flag, skulle bemannes med danske officerer, samt spansk dæksbesætning. Rederiet

søgte samtidig i Vesttyskland efter restaurations og køkkenpersonale. Disse jobs havde hidtil været besat af dansk personale, bosiddende på Rømø. Det nye personale skulle ansættes på de kontrakter, som det danske personale hidtil havde nægtet at acceptere. Helt hvad den, efter forholdene, ret store politistyrkes tilstedeværelse skyldes, vides ikke helt.

Der skete nu ikke mere på denne front, resten af min tid på navigationskolen. Eksamen blev overstået med afslutning den 13. juni, og jeg havde nu papirer som sætteskipper af 1 grad.

Selv om færgeblokaden på Rømø ikke egentlig havde noget med coasterfart at gøre, syntes jeg nu ligegodt den hører med i min beretning. Dels havde det været et stort diskussionsemne på skolen. Dels viste den, at danske søfolk ikke bare pr. honnør fandt sig i alt. Et var sikkert, Sømændenes Forbund havde i disse år en stor magt, i kraft af deres evne til at bruge den danske færgefart som pressionsmiddel, for at opnå deres krav. At de metoder søfolkene i forbundet gjorde brug af, for at gøre opmærksom på deres meninger, kan man så diskutere retfærdigheden af.

At Preben Møller Hansen evnede at få sine synspunkter frem i lyset, måtte man lade ham. At samme synspunkter i høj grad var udmøntet af den kommunistiske lære, lagde han ikke skjul på. Han kunne om nogen, få folk til at lytte. At man ikke havde den samme mening som han, var for så vidt lige meget. Med sin flabethed, og ikke helt utiltalende charme, lyttede man til ham.

På Rømø var der forholdsvis roligt, indtil den 7. juli. Tidlig denne morgen stormede en større samling danske fagforeningsmedlemmer Rømø – Sild overfartens færge i Havneby på Rømø. De aktionerende fagforeningsmedlemmer, som efter sigende var uafhængig af de tidligere ansatte på færgen, og Sømændenes Forbund, satte færgens broklap ud af funktion. Derefter hentede de kaptajn og styrmand, som sov ombord på færgen. Dem tvang de til at "gå planken ud", på bedste sørøvermanér.

Grunden til denne aktion var, at gøre Förde Reederei opmærksom på at de ønskede en overenskomst for deres kammerater. Også, at de ville gøre opmærksom på det danske politis uduelighed. Gruppen havde ugen forinden, gjort politiet opmærksom på, at udenlandsk mandskab fra færgen, arbejdede på dansk jord uden at have dansk arbejds- og opholdstilladelse. Politiet havde ikke reageret på denne henvendelse, de havde bare ladet de spanske søfolk forsætte deres arbejde. At aktionen kom bag på de fleste, kan ses på flere punkter. Politiet, som jo ellers tidligere havde optrådt ret synligt på scenen, vågnede først op til dåd i løbet af formiddagen. Da de først kom i omdrejninger, blev flere af de formodede aktivister arresteret.

Sømandsbossen blev på det nærmeste helt from i sin mening om aktionen. Han udtalte til pressen, at det ikke havde været nogen fornuftig handling, og tog dermed afstand fra den voldelige aktion.

Det skulle måske ses i lyset af, at han kort tid forinden var blevet ekskluderet fra DKP. En talsmand for blokadeudvalget i Havneby udtalte, at man frabad sig den slags støtteaktioner – selv om de to skruebrækkere har fortjent deres vandgang, tager vi på det skarpeste fra at bruge sådanne metoder. Vores mening er at knægte piratrederiet med de midler, vi hidtil har brugt og ikke gå over til håndgribeligheder, udtalte talsmanden til pressen.

Få dage efter lavede Sømandsforbundets rejsesekretær, Poul Erik Christensen, et stunt på bornholmerbåden **Povl Anker**, der lå til kaj i København. Her sprang han overbord fra bakken af

Povl Anker for at vise alverden, at kun tøsedrenge jamrer over at få buksevand i et fald fra 10 meters højde!

Poul Erik Christensen havde deltaget i aktionen på Rømø, hvor kaptajn og styrmand måtte ”gå planken ud”. Politiet havde i den forbindelse sigtet ham for vold mod sagesløs, og for at have forvoldt nærliggende fare for andres liv. Poul Erik Christensen syntes, at denne tiltale var noget pjat. Derfor ville han med sit eget stunt vise, at når han frivilligt kunne tåle en vandgang fra 10 meters højde, så skulle man ikke råbe op om liv og helbred fordi et par skruebrækkere med striber på ærmerne fik sig en velfortjent dukkert!

Nu kan man jo mene hvad man vil om den form for aktioner. Jeg syntes ikke det har noget at gøre med at kæmpe for bedre vilkår for søfolkene. Men derimod en demonstration af et magtbegærligt forbunds forsøg, på, med usmagelige metoder, at tvinge samtlige danske søfolk til at underkaste sig et kommunistisk styret forum.

Bortset fra underholdningsværdien i hele dette cirkus, syntes jeg ikke der var meget værdi at få øje på. Et var, at aktionen i Havneby havde udviklet sig til en farce uden sidestykke. Noget andet var, at kalde det en arbejdskamp for ordnede og trykke arbejdsforhold kunne man vel næppe påråbe sig, med de midler man havde anvendt.

Efter at have bestået sætteskippereksamen af 1 grad på Københavns Navigations-skole den 13. juni 1979, mønstrede jeg kort efter ud som styrmand i rederiet J. C. Jespergaard fra Ærøskøbing.



Min første hyre i dette rederi var med skibet **Svealith**. Skibet var en tyskbygget shelterdækker på 499 Brt., bygget i 1961. Jeg mønstrede i Trelleborg i Sverige, hvor skibet lastede korn i bulk til Finland. Da jeg kom ombord, var skipperen ikke at træffe, da han var hos mægleren. Jeg kiggede mig lidt omkring på skibet, og så der nede i lasten var 3 mand beskæftiget med at skovle korn i sække. De to yngste var negre, det der i dag sikkert ville blive omtalt – som

anden etnisk herkomst, end dansk. Den tredje var en ældre herre i kedeldragt og alpehue. Da skipperen kom tilbage og jeg fik talt med ham, sagde jeg, om ikke det var en lidt gammel matros, der var ombord!

Skipperen kiggede lidt på mig, og spurgte, hvad jeg mente. Jo, den gamle matros jeg havde set i lasten, var han ikke vel langt oppe i alderen! Nu grinede skipperen, og sagde, det skam ikke var nogen matros, men skibets reder, jeg havde set i lasten. Jeg blev vist lidt paf, det var ikke sådan jeg lige havde tænkt på at møde skibsrederen. Men skibsreder Jespergaard var det under alle omstændigheder. Vi fik også hilst på hinanden senere på dagen. Jespergaard var med på rejsen til Finland. Lige hvorfor fandt jeg aldrig ud af. Men vi fik mangan en hyggelig sludder, både på denne første udmønstring, og senere i min tid i rederiet. Jespergaard var selv tidligere sømand, og havde startet sit rederi op som selvejer med en lille galease.



Jeg var dog ikke langt tid ombord i dette skib, da jeg blev flyttet over på **Satelith**, der var rederiets nyeste skib, bygget på Sønderborg Skibsværft i 1976. Det var samme år som søsterskibet **Danalith** blev bygget. **Danalith** sejlede jeg med over to perioder senere, og ikke i J. C. Jespergaards regi.

Foruden de to skibe, fik Jespergaard også bygget et tredje skib, **Finlith**, på Sønderborg Skibsværft. De tre skibe var ens, bortset fra at **Satelith** ikke havde lossegear. Første periode ombord i **Satelith** stod på Europæisk sejlads. Foderstoffer, kartofler, træ m.m.

I slutningen af 1979, mens jeg var hjemme på afspadsring, begyndte krigstrommerne at runge i Den Persiske Golf. Iranske Ayatollah Khomeiny havde mere eller mindre erklæret hellig krig. Hvis der udbrød krig mellem Iran og Irak, kunne det få stor betydning for leverancen af olie til de vestlige lande. Dette ville medføre rationering, og betydelig forhøjelse af olieprisen. Noget der i høj grad også ville berøre skibsfarten. USA begyndte at trække krigsskibe mod Hormuz strædet og Den Persiske Golf. Det var selvfølgelig noget jeg, min familie, og omgangskreds talte en del om. Selv om det virkede som noget der skete langt væk, og egentlig ikke berørte os i lille danevang, kunne det hurtigt få betydning for os også. Der var på det tidspunkt ikke så mange coastere der sejlede på Den Persiske Golf, men nogle var der. Jeg havde talt med en enkelt kollega på radioen, som sejlede derud flere gange.

I starten af 1980 indgik rederiet i et samarbejde, hvor alle skibene kom til at sejle i en liniefart mellem UK og Rødehavet. Den første rejse som vi skulle sejle med **Satelith** gik fra Sunderland, England til Hudaydah, Yemen og Aqaba, Jordan. Lasten bestod af stykgods til Aqaba, og nogle store rør til Hudaydah. Lastningen i Sunderland gik ikke helt planmæssigt, og tog en del mere tid end beregnet. Stykgodset til Aqaba gik det fint med at laste, her var ingen problemer. Rørene til Hudaydah, skulle lastes på dækket. Der blev lavet nogle beslag til at bolte på lugen, således rørene kunne sikres under sejladsen. Dette arrangement tog lidt tid at montere, men det virkede efter hensigten.

Problemet opstod da rørene var lastet. Det viste sig, at den faktiske vægt på lasten af rør, ikke stemte overens med det angivne, og skibet var overlastet. Ingen kunne finde ud af hvor den ekstra vægt skulle findes. Rørene vi havde på dækket, var nogle store krabater på ca. 12 – 15 meters længde, med en diameter på 1 – 1,5 meter. De var lukket i begge enden med trædæksler, så de var nemmere at stuve og håndtere. Efter nogen diskussion, blev det besluttet at tage et rør i land og veje det. Her viste det sig, at vægten var en del mere, end angivet. Vi forlangte nu at trædækslerne på rørenderne blev afmonteret. Det var afskiberen ikke meget for at gå med til, og det havde sine grunde. Inde i rørene lå der forskellige slags fittings, som f.eks. bindejern. Vægten

af denne ekstra last, var ikke opgivet. Det var jo ret forståeligt at afskiberen ikke var særligt interesseret i dette skulle opdages. Men da skibet var overlastet, kunne vi ikke sejle fra havnen.

Resultatet blev, at vi skulle pumpe noget af vores bunkerolie over til et andet skib. Derved kunne vi få lettet os så meget, at vi ikke ville være overlastet. Det kunne godt lade sig gøre, men det tog så et ekstra døgn at lave denne operation. Med hensyn til stabiliteten på *Satelith*, var der intet problem med det. Vi kunne bare ikke have bunker nok til hele turen, men måtte bunkre når vi kom til Port Said, inden passage af Suezkanalen. Hvad det kom til at koste afskiberen ved jeg ikke. Men, selv om planen var at Sunderland skulle være vores udskibningshavn i England, blev det ændret på grund af dette fusk. Efterfølgende blev Goole udskibningshavn i stedet.

Det efterfølgende år kom til at gå med sejlads på denne rute. Det var en meget god tid, og selv om der godt kunne være en del arbejde når vi lastede i England, var det til at have med at gøre. Vi surrede selv lasterne, og tjente derved lidt ekstra. Når skibet var udlosset i Rødehavet, var returlasten til Nordeuropa som regel frugt fra Cypern, eller løg og lignende fra Ægypten. Når vi lastede i Goole, var det som regel inden for normal arbejdstid. Lastningen tog gerne 3 – 4 dage, og der var selvfølgelig noget arbejde med surringer. Men der var også tid til at slappe af ind i mellem, og komme en tur i land.

Havnene i Rødehavet var der til gengæld ikke meget afslapning i. Vi kom i havnene Aqaba i Jordan, Jiddah i Saudi Arabien, Hodaydah i Yemen og Port Sudan i Sudan. Der kunne være lidt ventetid til ankers, ellers var det bare ind og losse. Det var ikke meget at gå i land efter, så man blev ombord. Derimod var det bedre på Cypern. Her lastede vi altid i Famagusta, som på dette tidspunkt var en meget livlig by. En last citrusfrugter tog som regel 3 -4 dage at laste. Selve lastningen havde vi ikke så meget med at gøre. Vi skulle bare sørge for at se efter lastningen blev udført ordentligt. Der skulle laves luftkanaler med dunnage, så vi skulle sørge for der var dunnage til havnearbejderne så ordnede de som regel resten selv.

Det var i Famagusta jeg første gang stiftede bekendtskab med drikken ouzo, en slags brændevin som jeg tror stammer fra Grækenland. Det smager rigtig godt, men slår som en hest sparker. Og det uden man opdager det. Skipperen, maskinchefen og jeg var gået en tur i byen, og sluttede af med en drink på torvet i Famagusta. Her sad vi rigtig og hyggede os med omtalte ouzo, blandet behørigt med isvand. Lige hvor meget ouzo der røg indenbords, kan jeg ikke huske.

Men jeg syntes ikke rigtig jeg kunne mærke nogen virkning af denne lakridsdrik. De to andre sagde da også, at det var helt uskadeligt, dog med et lusket grin. Da vi blev enige om at gå ned til skibet, følte jeg mig helt ædru. Denne virkning fik dog en brat ende. Da vi havde gået lidt kunne jeg slet ikke styre benene. Og jeg syntes også omgivelserne blev lidt utydelige, hvilket jeg slet ikke kunne forstå. Mens vi havde siddet stille og nydt den gode stemning, havde jeg ikke mærket noget.

På et tidspunkt fik jeg overbalance, og væltede ind i en dør. Døren førte ind i en lille tobakshandel, og her væltede jeg ind med dør og dørkarm under mig. Så husker jeg ellers ikke mere af denne aften. Dagen efter var jeg oppe hos tobakshandleren for at give en undskyldning. Denne tog det meget pænt, og jeg fik erstattet hvad jeg havde ødelagt. Men det varede meget længe inden jeg igen smagte ouzo.

Jeg kom hjem på afspadsring i midten af december 1980. Da jeg kiggede ind på den lokale bodega, blev jeg mødt med følgende modtagelse. – Nå Larsen, man er nok blevet våbensmugler!

Jeg studsede noget over denne melding, mig bekendt havde jeg ikke haft noget med våbensejlads at gøre. Mine venner viste mig nu et udklip fra Ekstra Bladet, fra den 1. august. Artiklen havde overskriften – Smuglede danske skibe våben til Sydafrika – og fortsatte – seks syv skibe fra rederiet J. C. Jespergaard i Ærøskøbing, er kommet i politiets søgelys i forbindelse med efterforskningen i en omfattende sag om våbensmugling til Sydafrika. Også Trigon rederiet i Vedbæk var under undersøgelse. Det hævdes, at dette rederi havde tre skibe involveret i den omtalte våbensmugling. Det tog lidt tid at forklare vennerne, at denne sag, havde jeg intet kendskab til.

Den troede de sgu ikke rigtig på. De var overbevist om, at jeg skjulte noget for dem. En af vennerne havde dog tidligere sejlet i rederiet J. C. Jespergaard, og mente nu heller ikke det kunne passe. En anden ting var, at rederiet slet ikke havde seks-syv skibe, men kun fire. At det var forløberen for en større sag omkring våbensejlads, viste jeg ikke noget om på dette tidspunkt. Jeg havde hørt på radioens sladrefrekvens, mens jeg var ude og sejle, at der skulle have været nogle coastere i Durban med våben. Men det var kun sladder, og ingen viste noget konkret omkring det.

Det næste store samtaleemne var krigen i Den Persiske Golf. Den 22. september 1980, gik Iran og Irak i regulær krig med hinanden. Nu var frygten for den vestlige verden, blevet til virkelighed. Iran havde blokeret Hormuz strædet, søvejen til verdens største oliekluder. Olieeksporten fra Iran, Irak, Saudi Arabien, Kuwait og De Forenede Arabiske Emirater var stoppet.

Også på den hjemlige søfartsfront trak det op til konflikt, om end af en mere fredelig karakter. Sømændenes Forbund havde deres færgekøntflikt, mere eller mindre, permanent kørende. Truslerne var ligeledes de sædvanlige, giv os hvad vi vil have, eller vi stopper færge trafikken mellem landsdelene. Der var dog noget der tydede på, at den gode sømandsboss efterhånden havde mistet biddet, og befolkningens sympati for det stortalende orakel, var kraftig dalende. Derfor lykkedes det ham heller ikke at få noget egentligt resultat ud af sine anstrengelser.

For officerernes vedkommende blev der også lagt op til konflikt. En stor del af skibsofficererne i den del af handelsflåden, der var under Danmarks Rederiforenings regi, planlagde at indgive deres opsigelser til rederierne pr. 30. sept. 1980. Opsigelserne ville blive indgivet, medmindre rederiforeningen forinden havde underskrevet en principaftale om at:

- Begyndelseshyren for yngste officer skal være væsentlig højere, end den højeste faste månedlige hyre for menige besætningsmedlemmer. Ifølge dagspressen, havde rederiforeningen sagt nej, med følgende begrundelse. - Vi hverken må, kan eller vil indgå nogen principaftale om de fremtidige lønrelationer i skibene.

Organisationerne, som stod bag kravet var, Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening og Radiotelegrafistforeningen. Foreningerne krævede ingen penge på bordet, men ville have et tilsagn for forårets overenskomstforhandlinger. For coasternes vedkommende, blev forhandlingerne i "den store rederiforening" fulgt med stor interesse. Reglen var, at vores overenskomstresultater i de to mindre rederiforeninger, Rederiforeningen af 1895, og Rederiforeningen for Mindre skibe, afspejledes af resultatet i Danmarks Rederiforening.

Jeg var selv medlem af Dansk Skipperforening af 1942, og det var en stor del, af navigatørerne i coasterfarten.

På min sidste rejse til Rødehavet med **Satelith**, afløste jeg den faste skipper, og havde min første udmønstring som skipper. Selv om jeg kendte skibet rigtig godt, var det lidt af en udfordring pludselig at stå med ansvaret for skibet. Jeg var kommet ombord fra ferie 3 uger tidligere. Ruten på Rødehavet var ved at være slut for rederiets vedkommende. Så vi lå, og sejlede lidt rundt i nærfart, inden vi skulle laste i Goole. Fra Goole skulle den faste skipper hjem på ferie, og jeg blev spurgt, om jeg ville tage en rejse som afløser for ham. Det blev vi enige om, og jeg skulle så på ferie når vi kom til Europa igen.

Vi lastede i Goole til Jiddah, og Port Sudan, og skulle undervejs ind til Lissabon for at hente noget dækslast. Rejsen gik fint, og uden problemer. Returrejsen til Europa blev løg fra Alexandria til Cardiff i England. Efter udlosning i Cardiff, skulle vi til Goole og laste den sidste rejse til Rødehavet. Turen fra Cardiff til Goole blev temmelig voldsom, og tog et par dage ekstra. Da vi skulle sejle meldtes der kuling fra NV, men ikke mere end det var forsvarligt at sejle. I Cardiff havde vi skiftet maskinchef, og den nye maskinchef skulle på ballastrejsen til Goole, overhale hjælpemaskineriet. Tidsskemaet for denne overhaling var lidt overskredet. Derfor var vi ikke interesseret i at afvente vejbedring, men mente nok at kunne runde Englands sydvestlige hjørne, inden vinden tiltog for meget. Det viste sig at være en fejlbedømmelse, og i stedet kom vi til at ligge underdrejet med en fuld vestlig storm. Den nye maskinchef fik ikke lavet meget på denne tur. Vejret holdt sig i det dårlige lune det meste af vejen. Men vi kom dog til Goole, den faste skipper kom igen ombord, og jeg kunne afmønstre for ferie.

Efter endt ferie påmønstrede jeg **Skanlith**, et andet af rederiets skibe, som styrmand i juni 1981. **Skanlith** var bygget på Frederikshavn Værft, og således en lidt anden type skib, end **Satelith**. Jeg havde også sagt min stilling i rederiet op, til fratrædelse efter end periode i **Skanlith**. Jeg ville se mig om efter noget andet, og havde overvejet at finde et job på land.

De par måneder jeg var ombord i **Skanlith**, sejlede vi udelukkende i Nordøstersø fart. Det var sommer og dejligt vejr, så det var et par gode måneder. Vi sejlede en del laster med lecagrus fra Randers, til Vestkysten af Norge. Jeg husker en lille sjov oplevelse fra Randers fra den periode. Vi havde lastet leca, og var blevet enige om at vente med at sejle til næste morgen. Jeg var en tur i byen om aftenen, og fik en lille ansats skrabet sammen.

Næste morgen var jeg, sammen med lodsens, i styrehuset, da vi var på vej ud af kanalen mod fjorden. På et tidspunkt så jeg en traktor køre midt på kanalen et stykke foran skibet. Nok havde jeg ikke været helt ædru aftenen i forvejen. Men på den anden side, mente jeg nu heller ikke det havde været så slemt, at jeg skulle begynde at se syner. Jeg valgte klogelig ikke at sige noget. Lodsens lod sig heller ikke mærke med noget. Dæleme, kort tid efter skete det igen, og samtidig kiggede lodsens lidt underligt på mig. Jeg blev sgu lidt hed om ørene, og viste ikke rigtig hvad jeg skulle sige. Lodsens brød nu ud i et stort latterbrøl, og sagde hikkende. - Rolig styrmand, du er ikke den første der er hoppet på den galej, og du har sgu ikke fået kuller. Forklaringen var, at man var i gang med at høste rør langs bredden af kanalen. Og til dette brug havde man en traktor med nogle specielle ballondæk, så den kunne faktisk køre på vandet.

Sejladsen i de smukke norske fjorde var nogle skønne ture. Vi havde også enkelte ture til den svenske skærgård, også her var det skønt at sejle i sommertiden. Men det var nu ikke lutter idyl, det hele. Jeg var meget glad for mit arbejde som styrmand, og kunne ikke tænke mig andet arbejde, end at sejle til søs. Samtidig syntes jeg, at der var mange ting på hjemmefronten, jeg gik glip af. Jeg overvejede derfor muligheden for at finde et job på landjorden, selv om jeg var glad for at sejle til søs.

Min kone var gravid med vores andet barn, og jeg glædede mig meget til at blive far igen. Vores søn var blevet to år, og en rigtig krudtugle. Det skulle jo efter alles mening være det helt perfekte. Men det var ikke tilfældet. Jeg følte, jeg ikke kunne følge med i livet på hjemmefronten, og ligesom, at jeg stod på et sidespor, hvor alt gik hen over hovedet på mig. Jeg blev meget indesluttet, og kunne ikke rigtig tale med nogen, om mit problem. Når jeg var ude ombord på skibene, var de hjemlige problemer ikke noget man talte om. Når jeg var hjemme hos familien, kunne jeg heller ikke åbne mig, og få talt ud om problemet. Så det var noget jeg selv gik og rugede over. Det resulterede i at jeg begyndte at drikke mere end godt var. Jeg syntes nu ikke selv det var noget at tale om, og havde ikke nogen problem med at passe mit arbejde. Jeg drak ikke noget når vi sejlede, men i havn kunne jeg godt give den en skalle. Det var nu ret almindeligt blandt søfolk på dette tidspunkt, og ikke noget man så som et problem. Hvis man bare passede sit arbejde, var der ingen der gøede af, at man drak sig fuld i havn. Men for mit vedkomne resulterede det i problemer med maven. Og det, sammen med de spekulationer jeg gik og rugede med, gjorde at jeg måtte smide håndklædet i ringen for en periode.

Midt i august 1981, lastede vi maskingods i kasser fra Uddevalla i Sverige, til Trabzon i Tyrkiet. På rejsen gennem Nordsøen fik vi rigtig dårligt vejr, og en del af lasten rev sig løs, og blev beskadiget. Vi prøvede at få styr på lasten, og det lykkedes også nogenlunde. Men en del af kasserne var så beskadiget, at vi ikke kunne surrer dem forsvarligt. Det blev derfor besluttet at gå ind til den engelske kanalhavn Poole, for at sikre lasten. Jeg havde gennem længere tid haft meget ondt i maven, og de sidste dage også haft blod i afføringen. Jeg kom til læge i Poole, og han mente jeg havde fået mavesår. Jeg blev derfor sygeafmønstret, og rejste hjem den 24. august.

Det blev også afslutningen på mit arbejde for J. C. Jespergaard, i denne omgang. Senere kom jeg tilbage, men da var der sket en omstrukturering i rederiet i mellemtiden.

Hjemme gik jeg i medicinsk behandling for mavesår med det samme. Også en gennemgribende undersøgelse på hospitalet blev lavet. Her konstaterede man, at jeg ikke havde åbent mavesår, men derimod en meget kraftig mavekatar. Medicinen, en periode med skånekost, samt delvis rolige omgivelser hjalp hurtigt på helbredet. Når jeg skriver delvis rolige omgivelser, skal det forstås således. Jeg havde besluttet få talt ordentligt ud med min kone, om at finde et job på landjorden. Men da fødslen af vores andet barn nærmede sig, blev det udskudt. Vores andet barn, en dejlig dreng, blev født den 24. september 1981. Jeg undersøgte hvilke muligheder der var for at finde et job i land, og det var ikke mange. Uden anden uddannelse end min sætteskippereksamen, var mulighederne ikke store. Det eneste der var lokalt, var på stålværket. Men selv om jeg tidligere havde arbejdet der, kunne jeg ikke rigtig forene mig med tanken om at skulle arbejde på 3 holdskift der. Selv om sejlads indebar lange perioder væk fra hjemmet, var det nu en hel anden

form for frie arbejdsforhold, end et indelukket arbejde på stålværket. Så den tanke opgav jeg igen. Det var ikke meget jeg fik talt med konen om det, og det var selvfølgelig en stor fejl. Jeg begyndte derfor at se mig om efter en hyre igen. Det havde heller ikke været uden økonomiske omkostninger, at jeg havde taget sætteskippereksamen, så det var selvfølgelig også med i mine overvejelser. Jeg meldte mig derfor ledig i skipperforeningen midt i oktober måned.

Rederiet Trigon - 1981/82

Jeg blev ret hurtigt kontaktet af rederiet Trigon, som søgte en styrmand. Jeg kendte dette rederi af omtale, mest gennem pressen, hvor der havde været en del omtale af rederiets våbensejlad til Sydafrika. Jeg var derfor lidt forbeholdende overfor at skulle arbejde for dem. Ikke fordi jeg havde noget mod at sejle med våben. Jeg anså, og anser stadig, sejlad med våben som foregår på lovlige og forsvarlig måde, som en hvilken som helst anden sejlad. Men det viste sig, at de sejladser som Trigon rederiet havde sejlet, netop ikke var lovlige. Men bortset fra den undersøgelse, der havde været i gang og som var omtalt i pressen, var der ikke sket yderligt i sagen.

Jeg var til samtale på rederiets kontor i Vedbæk. Her spurgte jeg til de omtalte våbensejladser, og kunne godt mærke på vedkommende jeg talte med, at det ikke var noget man var interesseret i at komme nærmere ind på. Jeg blev dog garanteret, der i den hyre jeg var tiltænkt, ikke blev tale om nogen våbensejlad. Jeg besluttede derfor at tage hyren, og i første omgang som afløser på kort opsigelse. Jeg skulle mønstre ombord i ***Golf Trigon***, som lå på værft i Marseilles.

Jeg rejste til Marseilles den 10. november 1981. Skibet lå på værft, og skulle 4 års klasses. Desuden skulle der skiftes skrue, og der var nogen problemer med denne operation. Der var ingen skipper ombord, men en inspektør fra rederiet skulle stå for værftsarbejdet. Der var en dansk maskinmester, og tre dæksfolk. Disse tre var en spanioler, og to marokkanere.

Skibet var en ringkøbinger på 299 brt. fra 1976, og det var i rimelig stand. Dokningen kom til at strække sig over 18 dage. Vi gennemgik selv alt udstyr, redningsmidler m.m. efter klassens krav. Både inspektør og maskinmester havde været i rederiet gennem flere år. Især maskinmesteren ville gerne give udtryk for sin store viden om rederiet, og roste det i alle henseende. Han havde, efter eget udsagn, deltaget i flere af de våbensejladser rederiet havde gennemført til Sydafrika. Han fortalte gerne vidt og bredt om denne bedrift, og var ligefrem stolt af det. Der blev ikke sparet på beskrivelsen om alle de herligheder, der var blevet besætningen tildelt, i forbindelse med disse sejladser. At det meste var så fantastisk, og uden for bare lidt almen fornuft, tog han ikke så højtideligt. Når man så bad ham uddybe, bare lidt af disse fantastiske oplevelser, kneb det en hel del, med at få tingene til at passe i perspektiv med virkeligheden.

Han var, hvad jeg vil betegne som en, decideret lystløgner. Jeg er nu ikke i tvivl om, at han selv troede på sine bedrifter. Og her slog det mig, gu' ve om resten af besætningerne på disse sejladser var ligeså? Efterhånden nærmede tiden for færdiggørelsen af dokningen sig. Kort før vi var færdige, kom der en skipper ombord. En ældre mand, som mest havde sejlet med sandpumpere i de hjemlige farvande. Men ellers meget flink og omgængelig.

Jeg havde nu fået et lille indblik i hvad jeg kunne forvente mig af en fremtid i rederiet, og havde allerede besluttet, at jeg sikkert gjorde klogt i at nøjes med denne ene udmønstring. Jeg var godt træt af det lange værftsophold, og glædede mig til at komme på søen. Arbejdet med klasning af skibet var gået godt, og klassen havde godkendt alle certifikater. Maskinmesteren havde stået for det maskinelle, og jeg havde taget mig af dæk og sikkerhedsafdelingen. Inspektøren havde så stået for det overordnede, og det må have været ret omfattende, da vi sjældent så ham mere ned et par timer om dagen. Jeg så ham heller aldrig i en kedeldragt, eller lave noget manuelt. Men der var

ingen problemer med at få folk fra værftet når der var noget der skulle laves, så alt i alt var det hele gået meget godt.

Om aftenen gik maskinmesteren og jeg som regel en tur i land. Vi havde fundet et lille værtshus lige i nærheden af værftet. Her spiste vi aftensmad for en billig penge, og så røg der gerne et par pilsner ned også. Der kom en del danske langturschauffører på dette værtshus. Så der blev ofte tid til en sludder med dem. Det var et rart afbræk i den daglige tummerum. Efter en prøvetur, og retning af kompas, var vi klar til at sejle den 28. november. Det blev dog en kort fornøjelse, da vi efter et par timer fik vestlig kuling, og derfor besluttede at vende om og returnere til Marseille red, hvor vi ankrede. Vi havde ingen lastehavn, men skulle bare gå mod Gibraltar for ordre. Næste morgen var der stadig en hel del vind, men ikke mere end det ville være forsvarligt at sejle i. Da vinden var mellem nord og vest, var det bare om at komme over i læ under den Spanske kyst. Det skulle vise sig, ikke være så lige en sag. Vi sejlede hele dagen med nv-lig 7. Det var en meget træls sejlads med vind og sø på tværs. Vi var sidst på dagen nået ned midt mellem den Franske og Spanske kyst. Nu tiltog vinden igen, og vi kunne ikke komme videre men lagde skibet underdrejet. Kort efter jeg var kommet på vagt til midnat, havde vi fuld storm, VNV 11. Det var nu ikke muligt at holde skibet mod søen. Jeg drejede derfor af for vejret, og fulgte i stedet med vind og sø. Det gik meget godt, selv om der var meget svær sø. Vi surfede med søen, og vi var så langt fra kysten, at der ikke var nogen fare ved det. Det stod på til midt på dagen, den efterfølgende dag, hvor vinden igen flovede lidt. Vi var i mellemtiden kommet om på den østlige side af øen Minorca, men kunne nu begynde at styre i læ af Minorca og Mallorca.

Med vind og sø af skiftende styrke, kom vi ud til Gibraltarstrædet den 3. december om morgenen. Vi fik ordre om at gå til Cadiz i Spanien, og laste ris til Thessaloniki i Grækenland. Vi kom ind til Cadiz sidst på eftermiddagen, og begyndte straks at laste ris i bulk. Skibet var garanteret til at laste 650 tons. Da jeg fik lavet en lasteberegning, så jeg på skibets ladeskala at DW var 660 tons til vintermærkerne. Det ville sige, vi ville blive overlastet ret så meget. Efter en nærmere undersøgelse af ladeskalaen, viste det sig at den viste 30 tons for lidt. Men stadig ville skibet blive overlastet med ca. 45 tons. Det forelagde jeg nu skipperen, samt mine beregninger. Men han mente nu ikke det var noget at snakke om. Der var jo ingen problemer med hensyn til stabiliteten. Da det jo var hans ansvar, blev det sådan. Næste morgen lastede vi ris i sække på toppen af bulkladningen, og da vi var tillastet viste amningen en overlast på 44 tons.

Vi sejlede uden problemer, og havde en hel fin sejlads gennem Middelhavet, og det Græske øhav. Det var skønt at være på søen igen. Med last ombord, viste skibet sig at være et helt godt lille skib, så jeg nød sejladserne.

Da vi ankom til Thessaloniki den 12. december, fik vi besøg af havnekontrollen. Efter deres beregninger var vi overlastet 3 tommer over lastemærkerne, hvilket svarede til 23 tons. Så mine beregninger i Cadiz viste sig at være rigtige. Det blev takseret til en bøde på 3.000,- USD, hvilket skipperen ikke kunne forstå. Der var jo ikke sket noget, så det var jo rent røveri set med hans øjne. Da jeg sagde til ham, at det ikke var helt ligesom at sejle med sand på de hjemlige strande, blev han noget stram i betrækket. Men han havde dog ikke noget yderlig at sige om sagen. Vi fik 8 dage i Thessaloniki. Dels med losningen, som blev lidt forsinket af regn. Dels skulle vi laste igen. Vi skulle

laste 600 tons saltsyre i plastdunke til Benghazi i Libyen. Dunkene blev lastet stående, og med et lag plywood mellem hver lag. Vi sejlede, og havde fint vejr gennem det Græske øhav. Men da vi kom ud i Middelhavet, mellem Kreta og Libyens kyst, var det slut med det fine vejr. Vi fik nu en sydvestlig fuld storm, og lå underdrejet i ca. et døgn. Jeg havde fået noget betændelse i venstre side af hovedet, og måtte tage noget smertestillende.

Den 24. december, ankrede vi på reden ved Benghazi tidlig på aftenen, og kunne således holde juleaften i rolige omgivelser. For mit eget vedkommende var det alt andet end roligt. Jeg var kraftig hævet i hele venstre side af hovedet, og havde stærke smerter. Vi havde kontaktet radio medical, og de havde beordret penicillin tabl. Og lægebehandling, hvis ikke hævelsen aftog. Skipper havde talt med havnekontrollen, og adviseret dem om evt. lægeassistance. I løbet af de næste dage hjalp tabl. behandlingen heldigvis. Hævelsen aftog gradvis, og det samme gjorde smerterne. Jeg formoder det har været enten en kraftig bihulebetændelse, eller en byld.

Det blev til 23 dage til ankers på Benghazi red, inden vi kom ind i havnen. Heldigvis var der fint vejr, med kun en enkelt dags kuling. Solen skinnede, og temperatur var hele tiden lige omkring 20 grader, så det nød vi i høj grad. Ellers var det temmelig ulideligt at ligge så længe til ankers. Vi fik gjort en hel del ved skibet med vedligehold, men til sidst havde vi ikke mere maling. Inden vi kom til ankerpladsen, havde jeg været i lastrummet for at tilse lasten efter det hårde vejr. Jeg blev klar over, der var nogle dunke som lækkede. Det kunne lugtes, selv om der ikke var til at se, at noget havde flyttet sig. Efter vi havde ankret og skibet lå stille, åbnede vi en del af lugerne. Men heller ikke her kunne vi se, at dunkene havde flyttet sig. Så vi kunne ikke rigtig gøre noget før vi kom ind i havnen. Men lugten var meget slem, indtil vi fik luftet ud.

Det var nogle lange og trælse dage. Vi havde et lille fjernsyn i messen, men kunne selvfølgelig kun tage Libysk tv. Det kunne ligesom være det samme. Ellers var der kun den danske kortbølgeradio at lytte til. Her hørte vi til gengæld alt hvad der blev sendt. Der var lidt danske bøger ombord, men ikke mange. Man var åbenbart ikke så belæste i disse skibe.

Da vi havde ligget 14 dage, var vi ved at løbe tør for ferskvand. Skipperen havde været i forbindelse med agenten flere gange, men kunne ikke få noget at vide, om hvornår vi kom ind. Jeg bad skipperen om at arrangere at vi kunne få ferskvand ud med båd. Det spurgte han også agenten om, og fik at vide hvad det ville koste. Så besluttede skipperen, at vi i skulle have vand, det var for dyrt. Vi tog nu en kraftig diskussion om dette, og først da jeg truede med at ringe til rederiet, gik han med til at få det arrangeret. Der kom nu en båd ud med 25 tons ferskvand, og agenten var med båden ude. Nu viste det sig, at skipperen ikke havde afgivet Notice of Redines, da vi ankrede. Dette Notice of Redines er meget vigtigt at få sendt, så snart skibet er ankeret. Det er skibets dokumentation, eller bevis, for at skibet er klar til enten at laste, eller losse. Dokumentet er af afgørende betydning hvis der, som i vores tilfælde, ville blive tale om betaling af ventepenge (demmurage) inden losning. Det blev der nu en del kontravers med rederiet om. Heldigvis var det ikke mit problem. En af de sidste dage til ankers, kom et andet af rederiets andre skibe, **Hanne Trigon**, og ankrede. Vi fik sat vores redningsbåd i vandet, og samlet alt hvad vi havde af læsestof sammen. Jeg sejlede over til **Hanne Trigon**, sammen med en af dæksfolkene. Nu fik vi noget nyt læsestof, og jeg fik en sludder med besætningen ombord. Det var rart med et lille afbræk, og ikke mindst at få snakket lidt med andre mennesker.

Losningen i Benghazi tog 5 dage. Efter det øverste lag dunke var losset, viste det sig at nogle få dunke var blevet presset, og derved revnet. Det så i første omgang ikke så slemt ud. Senere, da vi kom længere ned i lasten, var plywood pladerne mellem lagene flere steder opløst af syren fra de lækkenne dunke. Efter udlosningen viste der sig flere store plamager, hvor malingen på skibssiden var opløst. Alle steder hvor der var rustafskalninger, var stålet angrebet af et fedtet lag syre.

Vi gjorde rederiet opmærksom på skaden, og bad dem finde ud af hvad vi kunne gøre for at få lastrummet rent igen. I et lille aflukke på mellemdækket, stod der en reservefryser. Her var gummipakningen i lågen helt opløst. Så det havde været nogle skrappe dampe der havde udviklet sig i lastrummet.

Vi sejlede fra Benghazi den 20. januar 1982, til Valencia i Spanien. Fra rederiet havde vi fået oplyst, at der ikke var andet at gøre ved syreangrebet, end spuling og nedvaskning med sæbevand. Det stod så på programmet den næste par dage. Men vi kunne ikke vaske det af. Da vi havde gjort det flere gange, og lastrummet var tørret godt igennem, var der stadig plamager som vi ikke kunne fjerne. Hele lastrummets maling var blevet lortebrunt, og så ikke godt ud. Der var nu ikke mere vi kunne gøre ved det. Det bedste var at lade det hele tørre godt ud, og så male lasten. Vi havde ikke maling ombord til at male med, så det måtte vente.

I Valencia lastede vi stykgods til La Spezia i Italien. Så snart vi var afsejlet fra Valencia, fik vi dårligt vejr. Vinden var nordlig, og vi lå mere eller mindre underdrejet. Efter et døgn tid, flover det lidt og vi kunne igen, rette ind på kursen. Men igen, vinden tiltog til fuld nordlig storm, og lasten forskubbede sig. Vi fik rettet skibet op med ballast, og søgte tilbage til den spanske kyst. Her ankrer vi i en lille bugt med læ, hvor vi fik gjort lasten fast igen. Ved næste forsøg nåede vi næsten over til Corsica. Men igen tiltog vinden, og vi lå underdrejet. Senere kunne vi styre en kurs mod strædet mellem øerne Corsica og Sardinien, og således komme den vej.

Efter udlosning i La Spezia, lastede vi igen et parti stykgods til Famagusta på Cypern. For en gang skyld fik vi en rolig rejse, med fint vejr hele vejen. Da vi ankom til Famagusta, sagde jeg min hyre op til fratrædelse snarest. Jeg havde nu været ombord 3 måneder, og ville prøve at finde noget andet at sejle med. Vi afgik efter losning mod Patras i Grækenland i ballast. Der skulle vi laste, og jeg ville blive afløst. Jeg rejste hjem derfra den 18. februar 1982.

Rederiet H. C. Grube - 1982

Efter jeg var kommet hjem fra ***Golf Trigon***, tog ægteskabet en trist vending. Min kone og jeg, kunne ikke rigtig få det til at virke. Vi havde svært med at tale med hinanden, når der var noget der skulle drøftes. Det resulterede i, at vi begge lukke af, og ikke fik diskuteret hvad der var problemet. Det var trist, og et stort problem for os begge. Jeg følte mig som en fremmed, i konen og børnenes hverdag. Så det var absolut ikke holdbart i et ægteskab.

Jeg var hjemme i knap to måneder, hvor jeg søgte andet arbejde. Jeg kom i forbindelse med rederiet H. C. Grube i Marstal. Her tog jeg job som styrmand, og min første udmønstring blev med skibet ***Kim*** af Marstal. Jeg mønstrede på i Halmstad den 8. april 1982. Skibet havde lastet stålprodukter, til Couëron i Frankrig. Denne by var en lille havn et stykke oppe af floden ved Saint-Nazaire, på den franske vestkyst. Efter afgang fra Halmstad, gik vi til Frederikshavn for at proviantere og bunkre. Derefter rigtig frisk forårsvejr gennem Nordsøen, og den Engelske Kanal. ***Kim*** var en ældre singledækker, bygget i Husum i 1962, til rederiet Nielsen & Bresling. Det var et dejligt søskib, og bjærgede sig rigtig godt i dårligt vejr. Vi var 5 mand ombord, og ingen maskinmester. Selv om jeg ikke var meget for at sejle uden maskinmester, gik det nu meget godt. Efter udlosning i Couëron, sejlede vi til Barry i England. Barry er en lille havneby i Bristol kanalen, tæt ved Cardiff. Her var vi beskæftiget i 3 uger med at lægtre ammunition, fra havnen til et Amerikansk fragtskib, der var ankret op i Bristol kanalen. Ammunitionen var en del af Natos beredskab i Europa, og det vi lægtrede skulle åbenbart sejles til USA.

Der var en hel del coastere involveret i denne operation, og en del af havnen i Barry var afspærret, af samme årsag. Vi var nu eneste danske skib. Vi fik monteret nogle store fendere hele vejen rundt på skibet den første dag. Derefter lastede vi et lag palleter, og var klar til at gå på siden af amerikaneren. Da Barry var en dokhavn, og således afhængigt af tidevandet, var der en hel del ventetid. Hvis vi var kommet ind på et højvande, kunne vi ikke nå ud igen på samme højvande. Vi måtte derfor vente langs kajen, og så sejle ud med højvande. Da vi kun arbejdede i dagtimerne, kunne vi derfor også få ventetid uden for havnen, til ankers. Vi blev ikke ligefrem overanstrengt af jobbet, og der blev også tid til at komme i land en tur ind imellem. I weekenderne blev der ikke arbejdet, så det var 3 forholdsvis nemme uger. Da vi var færdige med jobbet for Nato, gik vi til Newport, og lastede kul til Rotterdam. Her afmønstrede jeg, og var hjemme i nogle få dage.

Derefter mønstrede jeg på et andet af rederiets skibe, ***Jenstar***. Jeg mønstrede den 17. maj 1982 i Twielenfleth i Tyskland. Her lastede skibet eksplosiver til Tripoli i Libyen. Jenstar var en ringkøbing på 299 brt., en af Ringkøbing værfts standard typer. Rejsen til Tripoli forløb fint, det var sommer, og vejret meget fint. Vi var en ret ung besætning ombord, der foruden skipper og jeg selv som styrmand, bestod af skipperens bror som matros, hans kæreste som kok, og en ung mand fra Sri Lanka som kombineret dæks/motormand. Denne sammensætning gik ret godt. Der var selvfølgelig problemer, som alle andre steder. Men vi fik det dog til at gå rimeligt.

Vi fik 12 dage til ankers, inden vi kom ind og losse i Tripoli. Derefter gik vi til Manfredonia i Italien, for at laste sækkedods tilbage til Tripoli. Det blev til et par rejser mellem Manfredonia og Tripoli. Lastningen i Manfredonia gik meget stille og roligt, og tog som regel 3 – 4 dage. Der blev arbejdet fra 07 til 14, og så var det slut for denne dag. Så der var rigelig tid til fest og farver, hvilket

vi også var ret gode til ombord. Vi var i Manfredonia under verdensmesterskaberne i fodbold, og som bekendt blev Italien verdensmester i 1982. Det gik absolut ikke stille af sig, og vi gav vores bidrag til festlighederne. Jeg mener vi var sejlet, da det spillede den sidste kamp om guld, men vi var der, da de fik både bronze og sølv.

Den ene gang i Tripoli havde vi en kedelig oplevelse. En morgen hvor der skulle luges af, kom matrosen til skade. Han faldt, og slog sig temmelig slemt i brystet. Han kunne efterfølgende ikke få luft, og havde meget ondt. Vi kaldte havnevagten over radioen, og bad om at få en ambulance ned til skibet.

Men nu var forholdene i Libyen ikke lige så gode, som vi kunne ønske os. Det tog meget lang tid inden der dukkede nogen op. I mellemtiden havde vi fået matrosen indendørs, og givet han noget smertestillende. I første omgang kom der en samarit eller lignende. Han kunne nok se at manden ikke havde det godt, men kunne ikke rigtig gøre noget. Til sidst, efter meget lang tid igen, kom der en så en ambulance, og manden kom på sygehuset. Det viste sig, han havde punkteret den ene lunge. Kokken tog med i ambulancen, som i første omgang kun kørte til en havneklinik. Senere blev de afhentet af agenten, som bragte dem til en røntgenundersøgelse. Heldigvis forlangte kokken at blive sat i forbindelse med den danske ambassade. Ambassaden sørgede for at der blev taget ordentlig hånd om matrosen. Efter et par dage på hospitalet kom han igen ombord, hvor vi fortsatte den medicinske behandling. Egentlig skulle han være sendt hjem, men da han ikke kunne tåle at flyve med den dårlige lunge, ville vi sende ham til kontrol ved ankomst til Italien.

Jeg afmønstrede fra **Jenstar** den 30. juli i Manfredonia. Det var nu ikke nogen særlig glædelig hjemkomst. Min kone og jeg havde besluttet, at blive separeret når jeg kom hjem. Den efterfølgende periode var ikke nogen rar periode. Separation og skilsmisse er i langt de fleste tilfælde en ret bedrøvelig affære. Det var det også i dette tilfælde. Selv om vi var enige om det, var det en svær beslutning. Jeg var hjemme i godt tre uger. Fik orden på det rent praktiske i forbindelse med separationen. Derefter syntes jeg ikke der var meget at være hjemme efter, og tog derfor igen på søen den 27. august.

Denne gang mønstrede jeg igen som styrmand ombord på **Kim**, som jeg tidligere havde sejlet med. Jeg mønstrede i Halmstad hvor skibet havde lastet stålprodukter til Couëron i Frankrig. Efter et smut ind til Frederikshavn, for proviantering og førerskifte, hvor den skipper jeg havde sejlet sammen med tidligere igen stod på, gik turen gennem Nordsøen og kanalen. Vejret var ikke det bedste, og det var humøret heller ikke.

Efter udlosning i Couëron, gik vi til Gent i ballast. I Gent lastede vi stykgods, til Fredericia og København. På turen til Fredericia var vi inde i Ærøskøbing en enkelt dag, for nogle mindre reparationer på maskinen. Efter udlosning i København, gik vi igen til Halmstad for at laste stål til Couëron i Frankrig.

Den næste måned gik med flere smårejser, mellem kontinentet og de Britiske øer. Derefter lastede vi nok en stållast, fra Uddevalla til Frankrig. Der blev også skiftet skipper. Efter nogle kontroverser med den nye skipper, stod jeg af i Frederikshavn den 21. oktober.

Rederiet Nielsen & Bresling – 1983/84

I februar 1983 tog jeg hyre som styrmand i rederiet Nielsen & Bresling fra Fåborg. Dette rederi kendte jeg af omtale, og havde søgt en stilling uopfordret. Deres skibe sejlede i Europæisk fart, og sejlede en del træ og papirprodukter, fra Sverige og Finland. Rederiet sejlede også en del papirlaster, til Nordafrika og De Kanariske øer. Rederiet havde på dette tidspunkt to skibstyper, bygget i Ringkøbing og Sietas i Tyskland. Alle på 499 brt., dog var ringkøbingerne bygget som 399 brt., men senere forlænget. Jeg var styrmand i alle tre Ringkøbinge, mens jeg var ansat i rederiet.



Den 20.februar 1983, mønstrede jeg som styrmand ombord på ***Sine Bres*** i Holtenau. Vi skulle til Gävle i Sverige, og laste træ til England. Det var lidt af en kølig fornøjelse, at komme til Gävle. Temperaturen lå lige omkring frysepunktet, og der var en del is i den botniske bugt. Men nu ikke noget der generede os, det var bare skide koldt. Lasten blev losset i Totnes i England.

Derefter en rejse med foderstof fra Europort til Exmouth i England. Fra Exmouth gik det igen til Østersøen efter en trælast. Denne gang fra Hamina i Finland. Her havde vi lidt større

problemer med isen, end ved Gävle. Der måtte isbryderassistance til for at forcere isen. Efter losningen af trælasten i Totnes, gik vi i ballast til Norrköping i Sverige, for at laste papirruller til Casablanca i Marocco. Vi var et smut indenom Assens på rejse sydover. Her fik vi repareret noget i maskinen, og skiftede skipper.

Rejsen til Casablanca blev ret blæsende. Først nede langs Portugal kysten artede vejret sig rimeligt, og resten af rejsen foregik i fint vejr. Det var også rart med lidt varme, ovenpå det kolde vejr i Østersøen. Fra Casablanca gik vi i ballast til Figuari da Foz i Portugal. Her lastede vi wood pulp, til Gent i Belgien. Efter udlosning i Gent var det tid for skibets årlige dokning, som skulle foregå i Assens. Rederiets skibe dokkede alle efter tur i Assens. På værftet her kendte man skibene, og det havde sine fordele. Jeg fik fri under dokningen, og var hjemme i nogle dage. Det var meget rart med et lille afbræk, og slappe lidt af.

Efter dokningen, fik vi en last bestående af en kran og nogle få kasser med krandede, fra Haugesund i Norge, til St. Nazaire i Frankrig. Nu var foråret kommet til Nordeuropa, så vi havde en fin tur gennem Nordsøen og kanalen, til St. Nazaire.

Næste rejse blev et lille smut ind på Middelhavet. Vi lastede clay i Teignmouth i England, til Castellon i Spanien. Ved ank. til Castellon, fik vi først et par dage til ankers. Da vi kom ind, var det weekend, og vi kunne slappe af og nyde livet. Skipper, mester og jeg var en tur i land og spise lørdag aften. Efter maden blev det også til et par drinks, inden vi igen gik ombord. Besætningen nød også weekenden i fulde drag. Så mandag morgen, da vi skulle starte losningen, var kok,

matros, og ungmand ikke færdig med at fejre fridagene. De var ikke ombord, men nød tilværelsen i arresten. Søndag aften havde politiet arresteret alle tre, for at lave hærværk på det lokale torv. Det var nogle lidt tamme søfolk, der indfandt sig i løbet af formiddagen. Agenten havde fået dem lukket ud mod en bøde, og påbud om at de ikke viste sig i byen igen. Det var der heller ikke mulighed for, da vi var udlosset om aftenen, og sejlede igen.

Vi havde ikke haft vrøvl med besætningen tidligere. Men der var kommet en ny kok ombord under dokningen i Assens. Han havde åbenbart fået sat griller i hovedet på de andre af besætningen. Den slags kan man ikke rigtig forhindre, kun prøve på at tale med folkene om det, og håbe på at få det ordnet på en ordentlig måde. Da vi sejlede fra Castellon, var der da også faldet lidt ro over gemytterne. Skipperen havde haft en samtale med hver enkelt, og han og jeg var enige om, at der ikke skulle ske mere i sagen.

Vi gik i ballast til Faro i det sydlige Portugal, for at laste johannesbrødkerner til Liverpool i England. Ved ank. til Liverpool, var der igen ballade med besætningen. Siden kokkens påmønstring, havde skipperen gentagende gange påtalt dennes manglende renlighed i kabyssen. Ved disse påtaler, havde kokken været meget provokerende og ubehøvlet, og havde fået flere advarsler af skipperen. Da vi ank. til Liverpool, havde kokken påtalt overfor toldvæsnet, at der var gemt betydelig mængde spiritus ombord. Det bevirkede en ret omfattende gennemgang af skibet fra toldvæsnets side. Beskyldningen var ubegrundet, og usandt. Om det var for at hævne sig på skipperen, som kokken jo ikke havde det bedste forhold til, ved jeg ikke. Men det endte med at kokken blev opsagt til øjeblikkelig fratrædelse. En opsigelse der var helt begrundet. Kort tid efter indfandt matrosen sig hos skipperen, og sagde, at hvis kokken blev fyret ville han også forlade skibet. Skipperen meddelte matrosen, at han kunne opsiges sin hyre til fratrædelse i næste havn. Dette reagerede han ikke på, men gik i land sammen med kokken.

Vi lå i Liverpool i 3 dage. Der kom en ny kok hjemmefra, men ingen matros. Da matrosen ikke havde sagt sin hyre op, men bare gået i land, kunne han ikke betragtes som opsagt. Da vi afsejlede fra Liverpool, var matrosen ikke dukket op. Det blev meddelt myndighederne, og vi sejle en mand for kort til næste havn, som var Porsgrunn i Norge. Her skulle jeg have været afløst. Jeg fik besked fra rederiet, at afløsning vil finde sted på Skagen red, efter vi havde lastet i Porsgrunn. Vi skulle proviantere på Skagen red, så her blev jeg afløst den 21. juni 1983.

Jeg var godt tilfreds med at sejle i rederiet. Selv om omgangstonen mellem skib og rederi virkede lidt gammeldags og stift, så var forholdene i skibene rigtig gode. Der var udelukkende dansk besætning i skibene, og de fleste af officererne havde flere år på bagen. Det var måske ikke den mest eksotiske fart at sejle i, men det var rimeligt.

Jeg så en udsendelse i TV, inden jeg mønstrede ud i februar. Udsendelsen "Operation Armscor" handlede om, hvordan Den Sydafrikanske Stats våben og ammunitionsfirma Armscor, gennem danske rederier, fik transporteret våben og ammunition til Sydafrika, på trods af FNs våbenembargo. Denne udsendelse, og to efterfølgende som jeg desværre ikke har set, blev mere eller mindre startskuddet, til en længerevarende undersøgelse af danske coasteres bevægelser rundt omkring på verdenshavene. I første omgang drejede det sig om rederiet Trigon, og deres skibe.

Historien tog sin begyndelse i 1977, hvor FN iværksatte en våbenblokade mod apartheidstyret i Sydafrika. Danmark tilsluttede sig selvfølgelig denne blokade, da vi jo mere eller mindre var underlagt FNs kriterier, og vedtog i februar 1978 en kongelig anordning, som gjorde det ulovligt for danske operatører at fragte krigsmateriale til apartheidstaten. I 1980 kom det frem i pressen, at det danske rederi Trigon i Vedbæk, stod bag adskillige transporter af våben til Sydafrika, på trods af forbudet. Den daværende justitsminister reagerede da også på artiklerne, og forlangte at politiet skulle undersøge sagen.

I første omgang udviklede en "undersøgelse" sig nu ret farceagtigt. Man tog det først lidt mere alvorligt, da FNs apartheid-udvalg rettede en henvendelse til regeringen. Sagen var blevet taget under debat, i FNs sikkerhedsråd. Det var en lidt pinlig affære for regeringen. Man støttede de undertrykte "sorte" afrikaner i deres kamp for frihed, og havde yderlig tilsluttet sig FNs våbenembargo. Samtidig sejlede danske skibe med våben til apartheidstyret, som måtte formodes skulle bruges til yderlig undertrykkelse af modstanderne mod apartheid.

Det var ikke noget daværende udenrigsminister (og senere styrmand i coasterflåden), Kjeld Olesen, kunne sidde overhørig. Der måtte handles, Danmarks gode omdømme stod på spil. Sagen blev overdraget politiet i Lyngby, som skulle foretage den fornødne undersøgelse. Man må formode, at der blev foretaget noget i sagen. Men resultatet blev, at man ikke mente der var grundlag for at rejse en egentlig sag.

Efter politiets fremlagte rapporter, mente man ikke at der var grund til at rejse en sag. Jeg mener at have læst et sted, at den politimester, der havde ansvaret for sagen, skulle have udtalt – hvis der skulle rejses nogen sag, skulle det være mod Politikken, der havde hængt det stakkels rederi sådan ud i offentligheden. Man mente ikke Trigon rederiet kunne gøres ansvarlig for transporterne, da skibene var charteret ud til udenlandske firmaer, under sejladsene. Om denne finte, med at skibene var charteret ud, var grundlaget for der ikke blev rejst en sag, skal jeg lade være usagt. Men resultatet blev, at udenrigsminister Kjeld Olesen et stykke tid efter måtte beklage overfor FN. Man kunne desværre ikke komme videre med sagen. Der skulle gå næsten to år, før der igen rigtig skete noget. Men så kom dertil gengæld også sked i mamelukkerne.

En af grundene til at jeg fulgte sagen med interesse var, at jeg jo tidligere havde sejlet i rederiet Trigon, dog ikke med våben. Jeg havde godt hørt forskellige historier omkring Trigons våbensejlad. Mest fra den maskinmester, jeg sejlede sammen med på **Golf Trigon**. Jeg tog nu hans historier med en hvis skepsis, da jeg havde svært ved at tro på dem. Men jeg måtte nu se i øjnene, at det måske ikke var helt fri fantasi, fra mandens side.

Jeg var selvfølgelig også meget optaget af, hvordan myndighederne ville forholde sig i forhold til fremtidige restriktioner, for transport af våben. At der var andre rederier, end Trigon, der havde haft med våbentransport at gøre, var noget alle viste. Der havde været transporteret våben på danske skibe altid, det havde bare aldrig før været noget man talte om. Grunden var, at våben for de flestes vedkommende, betragtedes som værende en form for gods, man transporterede på lige fod med al andet gods. Så længe der har været krige, og uroligheder rundt omkring i verden, har der også været behov for at transportere våben. Og det havde aldrig været forbudt at transportere våben, og var det forsat heller ikke, på nær til Sydafrika p.g.a. den omtalte embargo.

Det var her Trigon rederiet kom i vælten, og måske ikke helt ubegrundet. I første omgang lykkedes det jo heller ikke myndighederne at foretage sig noget i sagen, den blev henlagt, eller i hvert tilfælde betydelig neddæmpet.

Først da bagmandspolitiet i begyndelsen af januar 1983, foretog ransagning af rederikontoret i Vedbæk, og arresterede skibsreder Anders Jensen, og hans tidligere befragter Poul Gettermann, skete der yderlig i sagen. Da havde de to tv-journalister, Steen Baadsgaard og Jørgen Pedersen, allerede deres dokumentarudsendelse klar, og udsendelsen blev fremskudt på grund af bagmandspolitiets aktion. De store aviser i Danmark, og også en del af den udenlandske presse, fik travlt efter dokumentarudsendelsen i tv.

Den tidligere justitsminister Ole Espersen, udtalte i en artikel i Information den 14. januar 1983 følgende:

- Jeg kunne ikke gennemskue sagen om Trigon rederiet. Han vedkendte sig ansvaret for, at sagen om det danske trigon-rederis våbentransport til Sydafrika blev henlagt i 1981. Han mente dog, at politiets efterforskning i sagen havde været mangelfuld. Stillet et direkte spørgsmål – om han mente politiet havde gjort hvad de kunne og burde gøre? svarede Ole Espersen, - når man ser hvad andre har kunnet få frem, må man jo selvfølgelig ærgre sig. Der har åbenbart været udøvet et forkert skøn –

Af samme artikel fremgik også, at der var rejst tiltale mod syv andre rederier i sager om våbensejlad. Ligeledes fremgik det, at der var lavet en tilføjelse i anordningen om forbud mod sejlad med våben til Sydafrika. Denne tilføjelse, var tilføjet den 7. april 1982, og forpligtiger skibsføreren til, hvis han modtager anvisning på at anløbe Sydafrika, i tilfælde hvor ladningen omfatter genstande der er omfattet af våbenembargoen, straks underrette sin reder, og afvente anden forholdsordre fra denne. Også andre journalister kom på banen efter tv-udsendelsen. Der kom en lind strøm af afslørende artikler, de første måneder af året.

Reder og befragter fra rederiet Trigon blev efter 6 dages arrest, løsladt. De blev tiltalt for tre sejladser til Sydafrika, selv om både deres, og andre rederier, havde sejlet betydelige flere sejladser. De mange artikler i pressen omhandlede ikke alene Trigon rederiets sejladser. Der var også meget afslørende artikler, omkring hele baglandet bag sejladserne. Om hvordan rederiet havde arbejdet tæt sammen med, både den Sydafrikanske våbenindkøber Armscor, og internationale kendte våbenhandlere. Og, de danske politikere vågnede op til dåd.

I begyndelsen af februar 1983 rejste Socialistiske Folkeparti, med Tommy Dinesen som ordfører, (Tommy Dinesen var selv tidligere matros), et forslag til en folketingsbeslutning. Forslaget gik ud på: Danske søfolk skulle have ret til frit at afmønstre, uden at risikere 5 ugers karantæne i fagforeningen, samt hjemrejsen betalt, hvis det opdages at skibet skulle sejle med ulovlig last, f.eks. våben. Ligeledes skulle der gives fuld besked på, hvad skibet laster i de forskellige havne, og hvor lasten skulle sejles hen. Skibsføreren skulle forpligtiges til at, rapportere til det nærmeste danske konsulat, eller anden dansk myndighed, hvis der var mistanke, eller viden om, at lasten indeholdt våben, ammunition eller lignende, der stred mod dansk lovgivning, eller stred mod internationale resolutioner og konventioner, som Danmark var medunderskriver af.

For Trigons skibsreder blev den megen "berømmelse" åbenbart for meget. Efter den korte arrestation i januar, var både skibsreder og befragter blevet løsladt. De var selvfølgelig stadig

sigtet i sagen, og havde i første omgang fået inddraget deres pas. Men myndighederne mente åbenbart ikke sagen var så alvorlig, at det var nødvendig at bibeholde inddragelsen af passet. Det blev derfor efter nogle uger frigivet.

Så efter ganske kort tid, syntes skibsrederen at han trængte til lidt ro ovenpå alt postyret. Han listede stille og roligt af til Sydafrika, hvor han jo havde særdeles gode forbindelser. Han var dog lige et smut forbi Spanien på vejen. Her hentede han lidt lommepenge til rejsen, efter sigende 5 millioner, som nok skulle kunne dække lidt ferie.

Det var igen blevet tid for mig, at skulle en tur på søen. Derfor havde jeg ikke mulighed for at følge Trigonsagen et stykke tid. Men det havde helt sikkert givet en noget at tænke over. Nu var det ikke noget der kunne forekomme i det rederi jeg sejlede i. Men derfor var det jo ikke udelukket, at jeg ville søge ud i andre rederier, og derfor skulle tage stilling til min egen holdning omkring våbensejlads. Men indtil videre var det nu ikke noget, der var aktuelt.



Næste udmønstring var ombord på *Eva Bres*, fra den 12. august 1983. Denne udmønstring blev efter eget ønske lidt længere en vanligt. Jeg kom ombord i Assens, hvor skibet havde været i dok. Derefter sejlede vi til Helsingfors, hvor vi lastede stykgods til Mitsurata i Libyen.

Lasten bestod af forskelligt udstyr til et finsk projekt i Libyen. Det var en god rejse, årstiden taget i betragtning. Efter lidt frisk vind i Biscayen, blev det helt fint da vi kom ned på Middelhavet. Efter et lille bunkerstop i Almeria, ankom vi til Mitsurata efter

16 døgn på søen. Losningen tog 6 dage, og vi måtte selv agere havnearbejdere efter et par dage, ellers var losningen gået helt i stå. Det gjorde nu heller ikke noget, det gav lidt ekstra lommepenge. Det var en rigtig fin besætning, og vi kom godt ud af det. Skipperen var fra Frederikshavn, og selv om vi ikke kendte hinanden i forvejen, havde vi mange fælles bekendt. Så der var altid noget at snakke om.

Efter Mitsurata gik det i ballast til El Ferrol i Spanien. Her lastede vi pakke træ til Holmestrand og Drøbak i Norge. Næste rejse var 2831 ruller avis papir, fra Skien i Norge, til Bremerhaven i Tyskland. Denne last skulle videre fra Tyskland, så vi lossede på siden af et større skib. Efter en rejse med aluminiumblokke fra Koppervik i Norge, til Humberen i England, gik vi i ballast til Helsingfors i Finland. Her lastede vi igen en last stykgods til Mitsurata i Libyen. Nu var det også ved at være lidt køligt i det nordlige, så det ville være fint at komme ned på Middelhavet igen. I Kilerkanalen bunkrede vi, og skiftede skipper. Nok en Frederikshavner kom som skipper, og ligesom den første, kendte jeg ham, så det var helt fint. Efter 16 dage med meget fint vejr, ankrede vi på reden ved Mitsurata. Det blev dog kun til et enkelt døgn for anker, og 4 dages losning. Ballastrejse til Huelva i Spanien, hvor vi kom lige til weekend. Det var rart med lidt afslapning efter Libyen, så der blev tid til en tur i byen. Lasten var en fuld last wood pulp til Antwerpen. Denne tur var vejrguderne ikke så gavmilde, vi fik en god gang kuling i Biscayen. Men det var også længe siden vi havde haft dårligt vejr, så det tog vi med godt humør.

Efter udlosningen i Antwerpen, forhalede vi til Beverwijk i Holland. Her lastede vi en fuld last kartofler, til Larnaca på Cypern. Så det var igen en tur ned i varmen. Vi havde fint vejr fra Gibraltar, og ind til Kreta. Så var det slut. Vi fik hård østlig kuling i et par døgn. Men det blev helt fint igen, og da vi nåede frem til reden ved Larnaca, havde vi igen sommer og sol.

Da vi ankrede på reden, var der stor aktivitet af skibe. Grunden var, at Arafat og hans partisaner skulle evakueres fra Tripoli i Libanon. Den flerårige krig i mellemøsten, bølgede frem og tilbage i disse år. Det var ikke nemt at følge med i hvem der var de gode, eller hvem der var de onde. Men åbenbart var det besluttet, at Arafat skulle ud af krigszonen. Der lå et par større franske krigsskibe, bl.a. et hangarskib. Et stort hospitalsskib var der også, og en hel del forskellige græske og italienske civile skibe, og flere færger. Vi lå nu kun en enkelt nat til ankers. Efter vi kom langs kaj, var der ikke tid til at følge så meget med i hvad der skete. Vi skulle laste kartofler igen i Larnaca. Så på et tidspunkt både lossede, og lastede vi kartofler. Og da der skulle holdes tally, var der nok at se til.

Der var en del nervøsitet blandt havnearbejderne. Ellers mærkede vi ikke så meget til den ret usædvanlige situation, der herskede i havnen. Efter 3½ dages losning/lastning var vi igen klar til at sejle. Vi kom med ca. 1280 tons kartofler, og vi sejlede med ca. 1080 tons kartofler. Disse skulle til Seaham i England. Vi sejlede den 22. december om eftermiddagen, og efter hvad vi kunne forstå, var Arafat blevet bragt over fra Libanon. Men der var stadig stor aktivitet, både i havnen og på reden. Så helt hvordan situationen var, viste vi ikke.

Juleaften blev fejret i stille vejr, med regnbyger og 18 graders varme, langs Kretas kyst. I juledagene havde vi lidt frisk vestlig vind, men ikke det helt store. Vi fik noget god mad, og hyggede os så godt det kunne lade sig gøre.

Nytårsaften 1983, kl. 2015 ankom vi til Almeria for at bunkre. Vi havde sat næsen i vejret efter at kunne fejre resten af nytårsaften i havnen. Men sådan skulle det ikke være. Knap 2 timer efter, kl. 2200 var vi klar til afgang igen. Skipper havde ellers brugt al hans overtalelsesevner, og de var nu ikke så få, på at vi kunne blive liggende til næste morgen. Men det ville havnemyndighederne ikke være med til. Så vi måtte pænt sejle. Vi stoppede dog op til midnat, og skålede det nye år velkommen. Efter passage af Gibraltar strædet nytårs morgen, var det også slut med det fine vejr. Resten af rejsen blev udført i næsten konstant Nv-lig kuling. Det holdt ved lige til vi havde passeret Dover. Vi ankom til Seaham den 10. januar 1984, og her afmønstrede jeg for ferie.

Mens jeg havde været på søen, var udviklingen i sagen om rederiet Trigons våbensejladser gået sin gang i pressen. I begyndelsen af september, blev nok en Tv-udsendelse omkring Trigon vist. Også den var produceret af Tv-journalisterne, Steen Baadsgaard og Jørgen Pedersen. Den udsendelse så jeg desværre ikke, men har fået den refereret.

Skibsrederen fra Trigon, Anders Jensen, var jo som bekendt rejst til Sydafrika, og var således uden for politiets rækkevidde. Bagmandspolitiet mente nu nok manden igen ville vende hjem til Danmark, når retssagen skulle begynde! Så indtil bagmandspolitiet fik trevlet alt op omkring Trigons sejladser, skete der ikke mere i sagen.

Men noget andet, og måske nok så interessant, dukkede op omkring Sydafrika og apartheidstyret. En god ven og kollega, som jeg mødtes med når lejlighed bød sig, havde sidste år samlet en del artikler fra Ekstra Bladet, som han syntes jeg skulle læse. Vi havde tidligere diskuteret problematikken omkring våbensejladser. Vi var ret enige om, at sejladser med våben og

krigsudstyr i det hele taget, var at sammenligne med al andet gods, der transporteredes på skibe. Men når Danmark, som medlem af FN, havde tilsluttet sig en embargo, som tilfældet var med hensyn til Sydafrika, skulle de retningslinier en sådan tilslutning måtte påbyde, selvfølgelig overholdes.

De omtalte artikler, skrevet af journalist Jan Michaelsen, omhandlede hvordan rederiet Mærsk i flere tilfælde havde sejlet olie til Sydafrika, både fra Europa, og den Persiske Golf. Rejserne var udført med Mærsk tankere, under dansk flag, og med dansk besætning. Det var der som sådan ikke noget odiøst i, idet Mærsk jo sejlede olie rundt i hele verden. Det der gjorde sagen speget, var følgende. Den handelsembargo som FN havde iværksat mod Sydafrika, omfattede også olie, og Danmark havde tilsluttet sig denne embargo. I modsætning til det direkte forbud mod at sejle våben til Sydafrika, var det ikke direkte strafbart og ulovligt at omgå FN's embargo. Men det var imod dansk politik og moral. Det gjorde det ikke bedre for rederiet, at man havde prøvet at sløre disse sejladsere. Noget der helt klart udtrykte, at rederiet var godt klar over, at sejladserne ikke var helt fine i kanten. Afsløringerne var kommet fra søfolk, ansat på skibene, der havde udført sejladserne. Rederiet forholdt sig i første omgang tavs omkring den kritik, artiklerne afstedkom. Men presset af omstændighederne, måtte rederiet krybe til korset, og komme med en kommentar.

I Ekstra Bladet den 2. august 1983, i en artikel med overskriften – A. P. Møller indrømmer: vi sejler olie til Sydafrika – fremkom følgende officielle kommentar fra rederiet.

- Rederiet A. P. Møller har historisk besejlet alle havne og alle lande. Rederiet sejler inden for lovens rammer og i henhold til søfartens gængse vilkår. Rederiet praktiserer ikke egen udenrigspolitik. Det har årevis betjent mange afrikanske havne, herunder sydafrikanske, således vil det forsat være, hvis rederiet skal bestå som anerkendt international transportør –

Dermed havde dansk skibsfarts store mester talt. Så kunne alverdens presse, den danske regering, og hvem der ellers havde noget imod denne trafik, bare klappe hesten. At olie var af ligeså stor betydning for apartheidstyret i Sydafrika, som våben, så man åbenbart stort på. Da SFs Tommy Dinesen, i folketinget forespurgte Industriminister Ib Stetter, om han ikke så denne systematiske omgåelse af FN-embargoen for stødende, fik han intet svar. På et spørgsmål, om hvad regeringen ville gøre ved sagen, var svaret lige ud – ingenting! Senere viste det sig, at også andre danske tankskibsrederier havde sejlet olie til Sydafrika.

Min retsbevidsthed havde det lidt svært med at takle denne form for dobbeltmoral. Det viste helt klart, i Danmark er der sandelig forskel på om man er småskibsreder i Vedbæk, eller storskibsreder på Esplanaden. Jeg har ikke taget denne beretning om rederiet Mærsk med i min beretning om coastersejlads, for at retfærdiggøre, eksempelvis rederiet Trigons brud på FN's våbenembargo, som jeg helt klart anser for et brud på den daværende lovgivning. Blot vil jeg gerne pointere, at der også i de store, og velrenommerede rederier, er brodne kar, med en vis hang til rent ud sagt – at skide højt og flot på moral, indgået aftaler med FN, og ikke mindst de danske politikere blåøjede ideologi. Er der hurtige penge at tjene, går man ikke ind for ideologiske holdninger og ideer. Og det uanset om man hedder Anders Jensen, og smugler våben til Sydafrika. Eller A. P. Møller Mærsk, og sejler med olie til Sydafrika.

Jeg sluttede min ansættelse i rederiet Nielsen & Bresling efter en kort udmønstring ombord på **Astrid Bres**. Jeg mønstrede den 9. marts, og afmønstrede den 16. april 1984.

Skipperen, jeg kom til at sejle sammen med denne gang, kunne jeg overhovedet ikke samarbejde med. Jeg kendte ikke manden, han var nyansat i rederiet. Vores samarbejde, eller rettere mangel på samme, var umuligt lige fra starten. Jeg havde opfattelsen af, det var lige meget hvordan arbejdet ville være tilrettelagt, så ville det være forkert.

Der var ikke meget vi kunne blive enige om, og det var slet ikke holdbart i længden. Første rejse var en last til Casablanca. Derfra en last pulp, til Rotterdam. Her skulle vi laste foderstoffer til Korsør. Fra sidste havn, inden Rotterdam, havde jeg skrevet et brev til rederiet, hvor jeg bad om at blive flyttet til et andet skib p.g.a. samarbejdsvanskeligheder.

Men inden jeg fik noget svar på dette brev, gik det galt. I Rotterdam lå vi på ventekaj, og vidste ikke hvad tid vi skulle laste. Skibet var gjort klar til lastning, så vi skulle bare forhale til lastekaj.

Det var maskinmesterens fødselsdag, og i den anledning havde han, og jeg, fået nogle øl. Sent om aftenen kom der besked om, at vi skulle begynde at laste. Jeg havde fået nogle øl, og var lettere beruset. Men absolut ikke mere end jeg kunne passe mit arbejde.

Det havde skipperen nu en anden mening om. Vi lastede, og gjorde søklar. Efter afgang, som forløb helt planmæssigt, og uden problemer af nogen art, meddelte skipperen mig, at jeg var sagt op til fratrædelse i næste havn. Begrundelsen var, gentagende gange beruselse i tjenesten, og det ville han ikke finde sig i.

Nu syntes jeg ikke rigtig jeg ville lege med mere. Jeg accepterede selvfølgelig min opsigelse, men havde dog et par indvendinger. Jeg ville gerne vide, hvornår disse påståede gentagende beruselser havde fundet sted. Mig bekendt kunne han kun påpege den aktuelle situation.

Jeg fik den besked, jeg jo bare kunne læse i logbogen, der var det hele ført ind. Og ganske rigtig, der var flere episoder beskrevet. Sagen var bare, de var indført samme aften som jeg var blevet opsagt. Hvis en påtale, som indføres i skibets logbog skal have nogen effekt, skal den indføres umiddelbart efter hændelsen er sket. Og vedkommende, som påtegningen drejer sig om, skal have besked på det er indført. Noget andet er, man kan ikke komme lang tid efter en hændelse er sket, og indføre den i logbogen.

Det ene notat i logbogen, gik ud på følgende. I Casablanca var jeg ikke tørnet til ved arbejdstids begyndelse på grund af beruselse, og skipperen havde senere fundet mig sovende på sofaen i min kabine. Alt sammen helt korrekt, bortset fra begrundelsen om beruselse. Jeg havde tilbragt natten på hotel, sammen med en dejlig pige. Og havde absolut ikke indtaget spiritus, siden omkring midnat. Så det var altså træthed der begrundede at jeg lå på sofaen, ikke beruselse. Og jeg må jo beundre den gode skipper, i hans iver efter at holde øje med mit arbejde. Der var ikke noget til at hindre, at jeg kunne tage mig en lur på sofaen. Der var helt tjek på arbejdet på dækket, og jeg havde aftalt med skibets befarnede matros, om at varsko hvis der var problemer.

Da vi kom til Korsør, kom rederiets inspektør ombord, for at finde ud af hvad der var sket. Det blev selvfølgelig skipperens ord mod mine, og det blev ikke til min fordel. Inden jeg rejste fik jeg en snak alen med inspektøren. Jeg meddelte ham, at jeg ville gå til min fagforening, og melde skipperen for uberettiget opsigelse. Vi blev enige om, det var jeg selvfølgelig i min gode ret til. Men

inspektørens mening var, at jeg nok stod bedre ved bare at acceptere, jeg var blevet fyret. Han kunne af gode grunde ikke ansætte mig, til et af de andre skibe. Men de andre skippere jeg havde sejlet sammen med, havde intet at klage over. Og han ville selvfølgelig også anbefale mig til andre rederier. Det blev afslutningen på min tid i rederiet i denne omgang. Senere har jeg uden problemer haft en udmønstring i samme rederi, men absolut ikke med samme skipper.

Første periode i land – 1984/85

Jeg havde ikke ret meget styr på mit liv, når jeg var på landjorden. Det var mildest talt noget turbulent. Efter skilsmissem fra min kone, havde jeg ikke rigtigt kunne finde fodslag igen. Jeg boede til leje på et lille værelse. Det mente jeg sagtens jeg kunne klare mig med. Ellers gik det meste af tiden rundt på værtshusene, og med tilfældige damebekendskaber. Jeg havde det bedst når jeg var på søen, og havde mit arbejde at passe. Der havde jeg heller ikke noget problem med spiritussen. Selv om jeg godt kunne tage en kop øl når vi var i havn, så blev arbejdet passet. Og når skibet var på søen, rørte jeg ikke spiritus. Derfor blev jeg også meget skuffet over fyringen i rederiet Nielsen & Bresling. Jeg følte ikke det var retfærdigt.

Jeg begyndte at tænke på at blive i land. Om ikke andet, så for en periode. Men jeg havde ikke anden uddannelse, end min navigatøreksamen, og den kom man ikke særlig langt med på landjorden. Derfor besluttede jeg at tage noget voksenundervisning, og meldte mig til noget der hed Frederiksværk Enkeltfagskurser. Her kunne jeg få lidt mere boglig viden, og samtidig prøve at få lidt styr på mit privatliv. Det gik også meget godt.

Man kunne måske sige, hvad fa'en skulle en sømand på 34 år på skolebænken? Når jeg blev stillet dette spørgsmål, svarede jeg som regel – prøve at blive klogere. Om ikke andet så på mig selv. Jeg havde det helt fint med at få tanker til at arbejde med noget andet. Og selv om man ikke ligefrem blev overanstrengt af at gå i skole, fandt jeg hurtigt ud af, at der også skulle ydes en indsats, hvis jeg ville have noget fornuftigt ud af det.

Selv om det blev til et længere ophold på landjorden, fulgte jeg nøje med i hvad der rørte sig på søen. Og især inden for coasterfart, som jo havde været mit hidtidige virkefelt. Jeg havde også undersøgt mulighederne for at læse videre på navigationskole. Men her satte økonomien en stopper for videre studier. Der var på dette tidspunkt ikke muligt at opnå dagpenge, mens man studerede. Og med udgifter til børnebidrag, kunne der ikke blive tale om at få det til at løbe rundt med studielån, og hvad der ellers kunne opnås af studiestøtte. Så ville jeg forsat sejle til søs, ville det blive indenfor coasterfarten. Det havde jeg heller ikke spor imod, selvom man efterhånden blev betragtet med en hvis skepsis, når man nævnte at man var coastersømand. Især folk uden nogen særlig kendskab til søfart, udbrød ofte, er du våbensmugler?

Det var måske ikke helt uden grund, at folk var skeptiske. Nogle få coasterredere, havde inden for få år, lykkedes med at gøre coasterflåden synlig for den almene befolkning. Nu var det ikke kun folk med ondt i skatten, der interesserede sig for coasterne.

Trigonsagen, som startede det hele, kom for retten i foråret 1984. Her blev den tidligere befragter i rederiet, Poul Gettermann, idømt 6 måneders betinget fængsel, samt en tillæggsbøde på 100.000,- kr. for sin medvirken til våbensmugling for 20 mill. Kr. til Sydafrika. Skibsrederen for Trigon rederierne, Anders Jensen, var jo som bekendt draget af til Sydafrika, så ham havde retten ingen chance for at ramme. Efter pressens omtale af sagen, skulle rederiet have sejlet omkring 6.000 tons våben til Sydafrika, over en periode på to år.

Flere folketingsmedlemmer udtrykte stor harme og forargelse over dommen, som de mente var alt for mild. De fastslog, at dommen ville skade Danmarks anseelse alvorligt, og at den burde

appelleres. Bagmandspolitiet havde ved dommens afsigelse, endnu ikke opgjort det endelige regnskab, med henblik på, om der skulle ske konfiskation af fortjenesten, hos de anpartsredere der var involveret i sejladserne. Adskillige, agtværdige danske bedsteborgere, kunne nu se frem til en ransagning af deres økonomi. De var måske ikke alle, helt beviste om, hvad de havde medvirket til. De var, som mange andre, blevet lokket med gyldne løfter om store skattelettelser som anpartshavere. Og selv om man gerne så sig selv som bedsteborger, men residens i whiskybæltet, var man jo ikke for fin til at tegne anparter, når det nu kunne give lidt ekstra grunker i kassen.

I juni. 1984, kom sagen for retten igen. Denne gang i Østre Landsret. Her blev byrettens dom over den tidligere befragter stadfæstet. Politiet havde forsøgt at forkynde et anklageskrift for skibsreder A. Jensen, som man nu formodede, boede i Cape Town. Men forgæves. De sydafrikanske myndigheder havde meddelt det danske politi, at de ikke vidste hvor Anders Jensen opholdt sig! Jeg var nu heller ikke sikker på de sydafrikanske myndigheder, ville være særlig behjælpelige i den henseende. De samme folketingsmedlemmer, som tidligere havde krævet sagen appelleret, krævede nu, at justitsministeren appellerede sagen til Højesteret. Det var nu ikke kun Trigon rederiet, der havde våbensmugling på programmet. Efterhånden kom det frem, at også andre coasterrederier, havde deltaget i den givtige forretning.

I begyndelsen af maj 1984, kom en sag for retten i Aalborg. Denne gang var det rederiet Venus, og deres coaster **Romeo**, der måtte forklare sig i retten. Skibet havde i 1978/79, sejlet to laster til Sydafrika, og således klart overtrådt FNs våbenembargo. Skibets reder, en ældre herre på 70 år, blev meget forbavset, da han blev konfronteret med anklagen for våbensmugling! Han mente ikke, han havde gjort noget ulovligt. Skibet var befragtet af shippingfirmaet Dan Transport, og rederen troede skibet havde lastet dynamit, til Karachi i Pakistan. Han havde godt nok senere erfaret, at der vist nok også var nogle projektiler med til Sydafrika. At det lige skulle være ulovligt, var rederen som sagt ikke klar over.

Befragteren i shippingfirmaet der stod for sejladserne, var nu ikke helt af samme mening. Man kan måske sige, at han havde en vis erfaring i den form for transporter. Han var for nylig, i en anden sag om våbensmugling, blevet idømt en betinget straf på 60 dages fængsel, samt en større tillægsbøde. Efter hans udtalelser, var det noget sludder, at rederiet ikke viste hvor lasten skulle hen. Man sender selvfølgelig ikke et skib ud på så lang en rejse, uden at rederiet er orienteret om destinationen! Den gode skibsreder kunne måske også have kastet et blik på indtjeningen på rejserne. Afkastet havde sikkert ikke været det samme, hvis der var tale om en almindelig last dynamit? Men retten bedømte, at en konfiskation på i alt 100.000,- kr., var rimeligt for forseelsen.

På den ene rejse, fik skipperen ombord på **Romeo**, kolde fødder. Efter lastningen, formodentlig i Polen, rende skibet ind i en storm i Den Engelske Kanal, og lå underdrejet i flere døgn. Da fandt skipperen ud af, at sejle med ammunition sgu nok ikke lige var sagen. Da stormen lagde sig, sejlede han derfor skibet ind til en engelsk havn, og rejste derefter hjem. Det var nu ikke det helt store problem. Shippingfirmaet Dan Transport, fik hurtig skaffet en skipper med erfaring i sejlads med krudt og kugler, så lasten kunne komme sikkert frem.

Den 1. juli 1984, læste jeg en artikel i Frederiksborg Amts Avis, om hvordan de to Tv-journalister, Jørgen Pedersen og Steen Baadsgaard, havde båret sig af med at opsøre materialet til deres tv-

udsendelser. Deres tredje, og sidste udsendelse, "Vejen til Pretoria", blev vist i tv 27. april. På baggrund af denne udsendelse, som mest handlede om bagmændene bag våbensmuglingerne, altså våbenhandlerne, havde politiet bedt om at få udleveret en del af dokumentationen for udsendelsen. Politiet mente, at dette materiale indeholdt nye og belastende oplysning, omkring Trignons indtjening på sejladsene til Sydafrika. Danmarks Radio ville dog ikke udlevere journalisternes kildemateriale, og mente, at politiets krav var uforenelig med den journalistiske frihed. Det der især havde politiets interesse i udsendelsen, var et dokument, som kunne berette om størrelsen af Trignons fortjeneste, i en af transporterne. Her viste udsendelsen, en fortjeneste som var tre gange større, end politiets anskuelse.

Senere prøvede politiet at få materialet udleveret af rettens vej. I første omgang bestemte Københavns Byret, at DR skulle udlevere materialet. Men DR appellerede straks dommen til Østre Landsret. Den 10. september 1984, dømte Østre Landsret, DR til at udlevere materialet. DR besluttede straks at anke sagen til Højesteret. Hvis journalisterne, efter Højesterets dom, stadig nægtede at udlevere dokumenterne, kunne de blive idømt op til et halvt års fængsel. Både journalisterne, og deres chef hos DR, var parate til at tage denne konsekvens.

Det var jo en ret alvorlig sag. Og selv om jeg ikke var sammen med søfolk på skolen, blev sagen diskuteret. Mine "skolekammerater", som jo ikke kendte til coasterfart, ville gerne høre min mening om sagen. Efter jeg havde sagt min mening, opstod der hurtigt to grupperinger. Den ene syntes generelt, at søfolk var nogle stratenrøvere, der kun tænkte på fortjeneste. Denne gruppe var selvfølgelig også imod al form for krig, og krigslignende konflikter. Hele deres sympati lå hos de stakkels "sorte" i Sydafrika, som jo var udsat for den hvide mands grusomheder. Når jeg spurgte dem, hvor de havde deres viden om Sydafrika fra, blev jeg mødt med en hånlig fnysen. Det var vel noget alle vidste! Når jeg pointerede, at jeg nu ikke anså de stakkels "sorte", for at være helt uden skyld i den konflikt der herskede, så var jeg jo bare racistisk anlagt, og tænkte kun på mig selv. Og de søfolk, der havde deltaget i de omtalte våbentransporter, skulle spærres inde for livstid. De var jo ikke bedre end de hvide i Sydafrika.

Den anden, og største gruppe, havde dog en mere nuanceret indstilling. De kunne godt indse at apartheidstyret ikke var af det gode, og noget vi, med vores humane danske indstilling, ikke kunne acceptere. Men de var også realistiske, og kunne se, at der i konflikten ikke kun var gode på den ene side, og onde på den anden. Når diskussionen kørte på emnet våbensejlad, prøvede jeg at forklare mit syn på det, som sømand. At jeg ikke kunne se nogen forskel på at have en last våben ombord, eller at have en last af alt muligt andet gods. At transporterne, som Trigon havde foretaget, var blevet det store pressescoop, som tilfældet var, kun skyldes at der var blevet overtrådt en konvention, som Danmark havde tiltrådt. Dette gjorde, at sejladsene var ulovlige, og derfor kunne straffes ifølge lovgivningen. Ellers var det ikke forbudt at sejle med hverken våben, eller ammunition. Det gav anledning til mange diskussioner, for ikke alle kunne rigtig se logikken i det. Og jeg må da indrømme, jeg også selv havde lidt svært ved at se den.

1985 starter med nok en penibel sag for coasterflåden om våbensmugling til Sydafrika. I TVs Søndagsavis den 6. januar, træder den hidtil ukendte skipper, 59-årige Kaj Narup, frem på skærmen. Manden havde noget ganske interessant at fortælle, om sin tid som skipper på skibet **Tine Maru** tilbage i 1981.

Skipper Kaj Narup, havde som skipper på **Tine Maru**, foretaget en ulovlig sejlads med våben / ammunition fra Bordeaux i Frankrig, til Durban i Sydafrika. Skipperen fortalte, ret detaljeret om denne sejlads, og også om skibets ejerforhold. Skibet ejedes af skibsreder Jørgen Jensen i Svendborg. Efter tv-udsendelsen rullede lavinen, og de følgende dage kunne sagen følges i flere aviser.

Dagen efter bragte Ekstra Bladet et interview med skibets reder, Jørgen Jensen. Her indrømmede skibsrederen, at skibet **Tine Maru** fem gange i 1981, havde sejlet adskillige hundrede tons våben og ammunition til Sydafrika. At skibsrederen helt sikkert ikke var al for tilfreds med sin tidligere skippers udtalelser i tv, fremgår vist ret tydeligt af følgende udtalelse i interviewet.

– *Den forbandede idiot, undskyld, jeg siger det. Nu er det fem år siden jeg lavede det der, og så skal Narup begynde at pladre om det. Han deltog jo selv og fik en helvedes stor bonus for det. Det var ham, som var virkelig ansvarlig. Og han har truet mig med at gå til den tyske presse med afsløringer af sejladsen -.*

Skibet **Tine Maru** hed tidligere **Eva Vesta**, og var et af rederiet Vestas skibe. Skibsreder Jørgen Jensen, ejede rederiet Vesta. Skibet blev solgt til et Panama rederi ved navn Flamenco Maritime. Dette rederi, ejede skibsreder Jørgen Jensen mærkværdigvis også. Skibet var forinden blevet udstyret med en ekstra stor brændstoftank, så aktionsradiusen blev væsentligt forøget. Det var der nu ikke noget specielt i. Mange coastere fik i tidens løb ændret på brændstofkapaciteten, da rejserne blev af længere varighed. Af artiklen fremgik det, at våbensejladserne blev arrangeret af en svensker, Tom Rosenberg. På et spørgsmål til skibsrederen, om han vidste hvad denne Rosenberg ville have skibet til at sejle med, var svaret følgende. – *Ikke i begyndelsen, men senere, ja. Men da kunne jeg ikke komme ud af kontrakten -.* Yderlig en person kom ind i billedet. Skibsrederens kompagnon, skibsmægler Torben Nielsen, også fra Svendborg. Han, og skibsrederen, havde i fællesskab fostret ideen om at oprette Panama-rederiet. Det skete under et værtshusbesøg i Svendborg, på det ret kendte værtshus Flamenco Bar, heraf navnet på det nye rederi. Kriminalpolitiet i Svendborg fik nu travlt med at efterforske rederiets aktiviteter i våbensejladserne til Sydafrika. På mange områder lignede sagen, til forveksling, Trigon rederiets meritter.

Af senere artikler i forskellige aviser fremgik det, at man fra politiets side, åbenbart anså hovedmanden i **Tine Maru** sagen, som værende den svenske skibsmægler, Tom Rosenberg. Men Tom Rosenberg, var åbenbart ikke helt vild med at få en samtale med det danske politi. Han valgte at gå i flyverskjul, på et for politiet, ukendt sted. I løbet af nogle dage fik politiet samlet materiale nok til i første omgang, at rejse sigtelse mod, skibsreder Jørgen Jensen, og skipper Kaj Narup, for ulovligt våbentransport. Skibsmægler Torben Nielsen, var forsat ikke sigtet, men var blevet afhørt med en sigtets rettigheder. Også en anden skipper, Charles Wig Hansen, som havde været fast skipper på **Tine Maru**, blev sigtet for at have udført de fire af fem sejlads. Man må sige, at politiet i denne sag, var meget hurtige på "aftrækkeren", set i forhold til deres handling af Trigonsagen. Det var nu ikke det eneste der skete i sagen. Skipper Kaj Narup, nøjedes ikke bare med at udtale sig til Tv om sine meritter. Den 10. januar, bragte Fyens Stiftstidende, en helsides portrætartikel, om denne farverige mands bedrifter. Overskriften lød således:

Våbensmugleren – Kaptajnen der sejlede ammunition til Sydafrika.

Denne artikel kunne berette, om en mand der havde prøvet lidt af hvert. Jurastudie København. Fiskeskipper, købmand og redaktør på Grønland. Hesteopdrætter, kaninavler og turistchef i Ærøskøbing. Og så lige en tur som våbensmugler. – *Jeg søgte eventyret*, udtalte Kaj Narup til avisen, som forklaring på hvorfor han var gået ombord i *Tine Maru*, og sejlet til Sydafrika med 650 tons ammunition. For første gang havde Narup mødt, hvad han altid havde søgt – eventyret, der kunne sætte ham et varigt minde!

Kaj Narup risikerede, foruden sin tiltale for omtalte våbensejls, også at blive tiltalt for afpresning. Dette på grund af en strid med rederiet om bl.a. feriepenge, som Narup mente at have til gode. Da rederiet åbenbart var af en anden mening med hensyn til Narups tilgodehavende, skulle han have skrevet et brev til rederiet, hvor han truede skibsrederen med at afsløre hele den fordækte historie, hvis han ikke fik udbetalt sit tilgodehavende.

Men den gode Narup var ikke en mand, der sådan lige lod sig kyse væk. Derfor gik han til tv med sin historie. Han var helt på det rene med, at hans afsløring i værste fald kunne medføre en straf på op til tre års fængsel. For hans intention med hele eventyret, var som det fremgik af artiklen, at afsløre danske rederes letsindige og pengegriske omgang med FNs våbenembargo over for Sydafrika? – *Jeg er jo kun en lille fisk i det her*, udtalte Kaj Narup. – *De store fisk, dem der har grund til at have en flov smag i munden, det er dem, der sidder rundt om i rederikontorerne* -.

Hans filosofi var, at målet helligede midlet, og det derfor kunne det være nødvendigt at begå en mindre kriminell handling for at afsløre en større.

Hermed sluttede mandens korstogt nu ikke. En måneds tid efter den store afsløring kom for dagen, bragte Flensborg Avis også en større artikel om Kaj Narup. Heri afslørede Narup, at han havde kendskab til adskillige danske rederier, der stadig foretog våbensmugling. Han oplyste også, at danske interesser lå bag omfattende narkosmugling i Caribien. Han hensigt var at skrive en bog, og at han derfor brugte meget tid på at indsamle materiale til det.

På et spørgsmål, om han med sine afsløringer håbede at våbensalg til Sydafrika ville blive legaliseret, svarede Kaj Narup. – *Jeg er imod boykot af den art som vi oplever den. Jeg har set hvorledes den rammer de forkerte. Og våben kommer til landet alligevel. Samtidig oplever man så, hvor mange der omgår en boykot og tjener store penge på det. Bliver de opdaget, så idømmes der bøder, der måske højst udgør en fjerdedel af fortjenesten. Det virker ikke særligt afskrækkende, og med den risiko er der adskillige herhjemme, der forsat fragter våben til Sydafrika* -.

Jeg vil ikke sige, jeg kunne fatte sympati for den gode Narup og hans afsløringer. Rent personligt kunne jeg ikke rigtig se Narup som andet, end en mand med en lidt livlig fantasi, lidt af en fantast. Om han fik sin lyst til eventyr tilfredsstillet, med det han havde lavet, skal jeg ikke gøre mig klog på. Et var dog sikkert. Mandens store ønske om at blive kendt, må man sige blev opfyldt til fulde. Hans argumenter for at offentliggøre sin viden, forekom mig lidt lunkne. Jeg så det mere som en forsmåede skipper, der skulle have hævn over en, i hans øjne, nærig skibsreder. Ikke fordi jeg var modstander af afsløringerne, hverken i denne sag, eller tidligere, i sagen mod Trigon.

Disse afsløringer viste langt mere, end bare nogle pengegriske og letsindige rederes omgang med FNs våbenembargo, som Narup havde udtalt til pressen. De viste i høj grad også den udbredte dobbeltmoral, der herskede rent politisk, i forhold til transport af våben på danske skibe. Men i kraft af FNs våbenembargo, var det forbudt danske skibe at sejle våben til Sydafrika. Og det må rederierne acceptere, om de har lyst eller ej. Og bliver et rederi afsløret i denne ulovlighed, skal det selvfølgelig også straffes. Men ser man på udfaldet af de sager der har været for det danske retssystem, må man sige at de givne domme er forbavsende milde.

Sagen om **Tine Maru** sluttede ved retten i Svendborg, i september 1986. Her blev skibsreder Jørgen Jensen, idømt tre måneders betinget fængsel, samt en konfiskation af 400.000,- kr.

Skibsmægler Torben Nielsen blev idømt 40 dages betinget hæfte, samt en tillægsbøde på 100.000,- kr. De to skippere, Kaj Narup og Charles Wig Hansen, blev begge frikendt.

Den svenske våbenbagmand, Tom Rosenberg, blev ved Göteborg Tingsrätt, den 3. juni 1985, idømt fængsel i seks måneder, ubetinget, for overtrædelse af forordning om visse internationale sanktioner, og tillige overtrædelse af svensk skattelovgivning.

Jeg syntes, den embargo mod Apartheid i Sydafrika var helt malplaceret. Den kamp der var mellem det hvide Apartheid, og den sorte befolkning i Sydafrika, kunne efter min mening ikke stoppes med nok så meget boykot fra FNs side. Handelsblokaden mod Sydafrika, gjorde jo kun den sorte befolkning endnu mere forarmet, end den var i forvejen. Så her måtte jeg give Kaj Narup ret.

Blokader og boykot rammer sjældent den, det er rettet mod. Våbenembargoen, var der kun nogle få der havde gavn af. Næmlig de internationale våbensmuglere, som solgte våbnene, og de rederier der sejlede dem. Da Apartheidregimet ikke kunne skaffe sig våben af de officielle kanaler, var der jo kun våbensmuglerne tilbage at handle med. Og disse havde kronede dage. Der var ikke noget der tydede på, at regimet var fattigt på mønt, så de betalte uden at brokke sig. Det var uanset om det drejede sig om våben. Eller om olie, som A. P. Møller, og andre danske tankskibsrederier, forsynede dem med i så rigelige mængder. Og det til en fragt, der lå langt over hvad man ellers fik for sådanne forretninger. Så skal det hele ses i en sammenhæng, set med mine øjne, må det blive følgende. De danske skibsredere og befragtere, der var blevet afsløret, fik deres fortjeneste reduceret i kraft af bøde og beslaglæggelse. Men havde stadig en givtig forretning ud af det. Der blev givet nogle få betingede fængselsstraffe, som de berørte sikkert sagtens kunne leve med. De involverede skippere, styrmænd og øvrige søfolk, klarede frisag, selv om de vel ikke kunne være uvidende om hvad der havde foregået. Den menige besætning bestod hovedsagelig af udenlandske søfolk, som ikke havde for vane at brokke sig over noget.

De danske politikere havde reddet lidt af deres ære, som ellers må siges at være gået fløjten i starten med deres behandling, eller rettere sagt, mangel på behandling, i Trignonsagen. Nu havde de dog vist overfor FN, at de i det mindste reagerede. At værdien, af deres store anstrengelser så ikke havde den store effekt, var der jo ikke lige noget at råbe højt om. Nu forstår en almindelig coastersømand sig jo ikke på den slags politik. Men det gav sgu stof til eftertanke.

Sagen gav selvfølgelig anledning til nogle diskussioner på skolen. Nu havde man jo en sømand gående, og vi havde også tidligere diskuteret emnet. En af pigerne jeg var på hold med, var især

meget forarget over det de grumme sømænd gjorde mod de undertrykte i Sydafrika. Hun var ellers en ret omgængelig pige midt i tyverne, men med en vis hang til lilla ble og jesussandaler.

På et tidspunkt havde jeg gjort et halvhjertet forsøg på at gøre mine hoser grønne hos hende. Det var absolut ingen succes. Hun havde overhovedet ingenting tilovers for søens folk. Dagen efter, at skipper Narup havde gjort sin entre i tv, kom omtalte pige meget skadefro med følgende udtalelse. Nå, så du så en af dine helte i tv i aftes? Jeg blev helt forskrækket, og skyndte mig at forsikre kvindemennesket om at, jo, jeg havde set udsendelsen, men skipperen var under ingen omstændigheder en af mine helte. Jeg ved ikke om pigen havde haft en uheldig oplevelse med en sømand. Jeg havde opfattelsen af, at hun hadede søfolk. Ifølge hende var søfolk nogle fordrukne, liderlige, og utroværdige personer, man så sandelig ikke kunne stole på. Derfor holdt jeg mig klogelig lidt på afstand af denne furie, men kunne på den anden side, også godt finde på at fyre godt og grundigt op under hende i diskussionsøjeblikke. Og damen hoppe sgu på den, gang efter gang. Så det havde vi tit megen morskab af.

Når vi diskuterede emnet omkring våbentransporterne, kunne jeg ikke dy mig for at bringe et andet emne ind i diskussionen. Det var, at rederiet Mærsk i samme periode som våbentransporterne havde fundet sted, havde sejlet store mængder olie til Sydafrika. Og selv om det rent juridisk ikke var forbudt, så var det et brud, på den af FN dikteret handelsblokade, mod Sydafrika. Men i modsætning til coasterrederierne, som klart nok havde gjort noget ulovligt, havde Mærsk jo også tjent rigtig store penge på deres olietransporter.

Jeg kan love for dette kunne sætte gang i diskussionen. Jeg var jo tumpet i hovedet, hvis jeg troede på, at en fin mand som A. P. Møller, kunne være indblandet i sådan noget snavs. Mærsk var jo et rigtigt rederi, ikke et lille snoldet coasterforetagende, så det kunne jo slet ikke sammenlignes! Jeg vil ikke påstå, at coastersejladserne havde ret store stjerner hos mine "skolekammerater". Men det gav nu et meget godt billede, af den almene befolknings mening om søfart i det hele taget. De rare mennesker jeg gik på skole sammen med, og de var virkelig søde og rare, var ikke søkyndige på nogen måder. Men det var et udsnit af helt almindelige gennemsnitsborgere, i lille Danmark. Voksne mennesker på min egen alder, og ned til omkring 20års alderen, der ville efteruddanne sig. Og derfor mener jeg også, at deres mening om det vi diskuterede, kunne tages som den almene gennemsnitborgers mening om sagen. Og det gav mig også et meget godt billede af, at den danske dobbeltmoral sandelig levede i bedste velgående. Jeg vil næsten sige, det også til dels, afspejlede de daværende politikkers holdninger.

Tiden for afslutning af skolen nærmede sig, og jeg skulle til at tænke på hvad jeg ville lave i fremtiden. Jeg havde lejet mig en lille lejlighed, og havde fået indrettet mig rigtig godt. Jeg havde det også godt med mig selv. Følte jeg havde fået rigtig godt styr på mit liv igen. Tiden på skolen havde været både lærerig og sjov. Det havde været en god oplevelse, at være blandt andre mennesker, end lige søfolk. Jeg fik ret gode karakterer da "skoleåret" var overstået. Men jeg længtes nu også efter søen. På land syntes jeg ikke der var meget ved udbuddet af arbejde. I hele foråret 1985, havde der været optræk til en større konflikt på arbejdsmarkedet. Så min søgen efter arbejde på landjorden, var der ikke meget bid på. Jeg meldte mig derfor til Skipperforeningens hyreanvisning, og besluttede at tage på søen igen.

Det var nu ikke kun problematikken omkring våbensmugling, der gav problemer inden for coasterfarten. Småskibsfarten generelt havde haft svære vilkår de sidste 10 år. Det så ikke så godt ud. Efter de helt store fornyelser af den mindre tonnage i coasterflåden i 60erne og 70erne, hvor værfterne spyttede den ene nye coaster ud efter den anden, var situationen nu en helt anden. Markedet for de mindre coastere var meget svagt og ustabil. Oplægning af skibe i venten på et bedre marked, var efterhånden hverdag for mange småskibsrederier. Og med oplægningerne, fulgte også opsigelser af besætningerne. Så, hvor der tidligere var stort udbud af hyrer, var der nu en hel del arbejdsløshed blandt søfolkene. Det var ikke kun et markant dårligt fragtmarked, rederne måtte slås med. Folketinget havde i december 1984 vedtaget en lov omkring skibsinvestering, som skulle vise sig at være katastrofalt for den mindre skibsfart. Den vedtagne finansieringsform gjorde, at det blev uhyre vanskeligt at finansiere nybyggeri for de mindre rederier. Dette satte stop for det tidligere så attraktive anpartscirkus, men så sandelig også for fremtidig nybygning indenfor de mindste coastere.

Men jeg var dog ikke opsat på at lade de dårlige tider helt fratage mig lysten til at sejle til søs. Jeg var måske lidt naiv, og troede på, at krisen i skibsfarten selvfølgelig ville løse sig hen af vejen. Der havde før været kriser, og det var da hidtil lykkedes at komme gennem dem. Så det skulle sikkert også nok lykkedes denne gang.

Svendborg Bay - 1985

I slutningen af juli 1985 blev jeg gennem hyreanvisningen i Skipperforeningen anvist skibet ***Svendborg Bay***, som afløserstyrmand. Rederiet for ***Svendborg Bay*** var Svendborg Enterprise i Svendborg. Skibet var en 299 brt. bygget på Frederikshavn Skibsværft i 1965, så det var en ældre dame. Jeg kendte ikke rederiet, men var indstillet på at se hvad de kunne byde på. Derfor var det helt fint at starte ud som afløser. Hvis der var tilfredshed på begge sider, kunne det måske blive til en fastansættelse senere.

Jeg mønstrede den 2. august 1985 i Marina de Carara i Italien, hvor jeg rejste til sammen med en ung pige, der skulle være kok ombord. Her havde skibet losset smøreolie i tønner, fra Galveston i USA, derefter lastet stykgods til Tartus i Syrien. Jeg kom ombord sent om aftenen, blev mødt af to meget sorte, og beskidte mennesker. Det var skipperen, som skulle rejse hjem, samt styrmanden jeg skulle afløse. Styrmanden skulle rykke op og afløse skipperen. Der var fuld gang i et afskedsparty, samtidig med de to havde travlt med at reparere maskine. Jeg fik talt lidt med dem, inden de fortsatte med maskinreparationen. Ellers var der en kvindelig kok, som også skulle rejse hjem. Hun viste mig lidt tilrette, og fik fremskaffet noget køjetøj. Jeg kiggede lige ned i maskinen, og blev temmelig chokeret over hvad jeg så. Der var utroligt beskidt overalt, og det var ikke bare p.g.a. der blev lavet reparation. Det skulle vise sig at være permanent. Da jeg havde rejst hele dagen, og ikke ville forstyrre de to i maskinen, besluttede jeg mig til at gå til køjs.

Jeg var tidligt oppe næste morgen, men både skipper og kokken var rejst. Jeg fik nu talt lidt med den nye skipper. Jeg gik også en runde på skuden, og det var et sørgeligt syn. I storesrummet under bakken lignede det til forveksling maskinrummet, både hvad skidt og orden angik. Der var to unge mennesker på dækket. Da jeg spurgte dem, hvad de lavede til dagligt, sagde de – at de da bankede lidt rust, og malede, når de havde noget maling. Det var ikke tilfælde lige for tiden, men de havde da hørt at der skulle komme noget.

Jeg må nok indrømme, det var en af de få gange i min tid til søs, hvor jeg havde mest lyst til at rejse hjem, og glemme jeg havde været der.

Vi sejlede nu uden for havnen og ankrede. Skibspapirerne var endnu ikke ordnet, men havnen skulle bruge kajpladsen. Nu fik jeg endelig en ordentlig snak med skipperen. Det blev humøret ikke meget bedre af. Han ville godt indrømme, skibet var ikke i den bedste orden. Noget jeg absolut ikke kunne være uenig med ham i. Han var heller ikke helt stolt af situationen, da han aldrig havde været skipper før!

Men vi måtte jo se at få det bedste ud af det. I løbet af formiddagen blev papirerne ordnet, og vi kunne sejle. Da vi skulle lette anker, kunne vi ikke få spillet til at tage ordentlig fat. Det viste sig at koblingen til hjælpemotoren skred. Men efter lidt besvær, lykkedes det dog at få ankeret op. Jeg tog vagten efter vi var sejlet, og nu viste det sig, at radaren ikke virkede. Men det var fint sigtbarhed, så det var ikke noget problem her og nu. Da skipperen kom på vagt kunne han fortælle, at radaren ikke havde virket længe. De havde prøvet at få service på den, men det var ikke lykkedes.

Jeg husker ikke om der var en GPS ombord, i så fald virkede den heller ikke. Så det var navigation på den gode gammeldags maner. Et spritkompas, en radiopejler, som dog virkede, og så den gode gamle sekstant. Det gik meget godt, til vi var gennem Messina strædet.

Nu fortalte den gode skipper mig, at det der med at bruge en sekstant, var han ikke så meget inde i. Men hvis vi nu lavede en aftale om, at jeg tog mig af navigationen, så skulle han nok tage sig af maskinen, så havde vi ligesom hvert sit ansvarsområde. Den studsede jeg lidt over men kunne, efter omstændighederne, godt se fornuften i forslaget. Så sådan blev det, og det godt det samme. Da jeg spurgte ham, hvordan de havde båret sig af med at finde over Atlanten, fik jeg følgende svar. - Jo, den faste skipper han plejede altid at tage sig af alt det der med navigation, det var han nu også god til. Det var selvfølgelig betrykkende at få det på plads.

Heldigvis var vejret fint. Der var så godt som stille på hele turen, og fin sigtbarhed. Da vi kom til Tartus ankrede vi. Efter nogle timer på redan, skulle vi have lods og ind. Nu kunne vi overhovedet ikke hive med ankerspillet. På rejsen havde skipper og drengene ellers overhalet den slidte kobling. Vi prøvede at starte og stoppe flere gange, men lige lidt hjalp det. Vi fandt nu en hel ny kobling i rodet, og fik den monteret. Nu kunne vi ikke starte hjælpemotoren. Skipperen mente, det var fordi vi havde startet flere gange, og batteriet var ikke helt oppe på mærkerne. Nu blev batteriet til hjælpemotoren i maskinrummet slæbt ud på bakken. Og ganske rigtig, det var batteriet, der var fladt. Vi fik ankeret op, kom ind og losse med en del forsinkelse. Jeg spurgte, om der var bestilt et nyt batteri, og også andre af de ting vi manglede. Det viste skipper ikke, det var normalt ikke ham der stod for det!

Jeg foreslog ham nu at få en snak med rederiet, om de mangler og fejl der var på skuden. Det ville han gøre, så snart han kunne komme til at telefonere. Der var ingen grund til at snakke om den slags over radioen.

Efter afgang fra Libanon, fik vi ordre om at gå mod Haifa for ordre. Rederiet arbejdede på en last derfra. Det blev dog ikke til noget, og vi skulle i stedet til Famagusta på Cypern. Da vi skulle anduve Famagusta var der diset, og meget dårligt sigtbarhed. Vi havde lidt besvær med at finde indsejlingen, da vi ingen radar havde. Det lykkedes at komme sikkert ind, og skipperen fik ringet hjem til rederiet. Herfra havde man ikke meget at fortælle. Radaren kunne ikke blive repareret, da der ikke var tid nok. Maskinproblemerne kunne man ikke rigtig gøre noget ved. Men det var vel heller ikke værre, end vi kunne leve med det!

Det var jo en opmuntrende besked at få. Jeg sagde til skipperen, at med rederiets holdning til vores problemer, kunne han meddele dem, at jeg ønskede at blive afløst så hurtigt som muligt. Det var han meget ked af at høre, og efter nogen snak frem og tilbage indvilligede jeg i at forsætte lidt endnu.

Vi skulle fra Cypern, til Trieste i Italien, med en lille last stykgods. Efter at have rundet Kretas sydvestlige hjørne, og sat kursen op mod Ionian Sea, fik vi lidt diset vejr. Det skulle dog ikke være noget problem. Uden radar, var det med at holde godt klar af de græske småøer vi skulle passere. En aften, lige inden vagtskifte til midnat, blev jeg vækket på en ret brutal måde. Jeg var lige vågnet, men endnu ikke stået op. Da foretog skibet pludselig en meget kraftig krængning til den ene side. Der lød også et par kraftige bump, og jeg for op på broen. Her havde skipperen fået stoppet maskinen, og skibet lå stille. Han og kokken for forvildede rundt, og var ret chokerede. Efter kort tid fandt vi ud af hvor vi befandt os. Vi var sejlet ind i en lille bugt, og her var vi stødt på grund. Skibet var dog gledet af klipperne, og flød. Ved meget forsigtigt at navigere ud af bugten, ved hjælp af ekkoloddet, lykkedes det os at komme ud på åbent vand igen. Efter en undersøgelse

af tankene, og inspektion i lastrummet, kunne vi konstatere, at der ikke var nogen lækage på skibet. Efter en helt sikker stedbestemmelse, kunne vi forsætte rejsen.

Det var på sydspidsen af den græske ø, Peloponnisos, vi havde ramt grunden. Ikke på selve hovedøen, men på en af de mange småøer. Da jeg spurgte skipperen, hvordan dette kunne ske, var han ikke i stand til at komme med en fornuftig forklaring.

Jeg meddelte ham, at jeg ikke ville forsætte mere, men stå af, når vi kom til Trieste. Jeg var rigtig godt gal i hovedet, og selvfølgelig også lidt chokeret over hændelsen. Skipperen var meget ked af det, og også han var chokeret. Jeg forlangte at få en forklaring, og ikke bare en historie. Han indrømmede, at han og kokken havde siddet på båddækket bag styrehuset, og delt en flaske vin. Her havde de også siddet, da grundstødningen fandt sted. Han forsikrede også, at et fyr vi skulle passere, havde han hele tiden kunne se om styrbord som meningen var, og mente derfor vi var på rette kurs. Han mente, at sigtbarheden var bedre, end det var tilfældet. Da jeg kom på broen, kunne vi se lysene fra en lille by inde på kysten i ca. 1½ sm. afstand. Fyret som vi skulle have passeret, var også synligt, men nu på den forkerte side af skibet. Jeg bad ham kontakte rederiet, så snart det blev kontortid næste dag. Men mit krav, om at han skulle meddele dem, at jeg ville afmønstre, nægtede han at videregive. Hvis jeg insisterede på at afmønstre, måtte jeg selv tale med dem. Da jeg næste dag påpegede, at han skulle lave en notits i skibets logbog om hændelsen, mente han ikke det var nødvendigt. Der var jo ikke sket noget! Jeg fik ham nu overbevist om nødvendigheden af at have noget på skrift. Han gik modvilligt med til at skrive følgende.

Citat: kl. 2340 fik øje på skær ret for, lagde roret hårdt styrbord, men skibet tog bunden 2 gange. Vinden var W ca. 4 med dis, sigtbarheden ca. 2 sm.

Kontrollerede maskinrum og rendestene, men konstaterede ingen lækage. Grundstødningen skete på skærene syd for øen N. Venetiko på position 36'40 N 21'51 E. citat slut

Jeg tænkte lidt over sagen. Jeg kunne jo godt se at skipperen ville komme til at stå i et dårligt lys, hvis rederiet fik indsigt i de faktiske forhold. Da jeg næste dag spurgte skipperen, hvad rederiet havde sagt, fik jeg kun at vide, at de havde taget det meget pænt. Han kunne også meddele mig, at skibet skulle til Danmark for at dokke i nær fremtid. Så han ville meget gerne, at jeg blev ombord når vi nu snart skulle hjem. Det slog jeg mig til tåls med. Jeg måtte jo også se i øjnene, hvis jeg rejste hjem, ville det blive ret bekosteligt. Jeg skulle betale min egen rejse hjem, og samtidig de omkostninger, der måtte blive med at få en ny mand ombord. Det syntes jeg ikke rigtig jeg havde økonomi til.

I Trieste fik vi service på radaren, men selv om vi fik den til at virke, var det ikke optimalt. Men selvfølgelig bedre, end slet ikke nogen radar. Vi fik ordre til at gå til Licata på Sicilien, for at laste til Istanbul i Tyrkiet. Rederiet arbejdede ihærdigt på at finde en dok til os. Med hensyn til vores problemer med maskinen, kunne man ikke afhjælpe det lige her og nu. Vi måtte klare os så godt som muligt. Både skipperen, og jeg, var enige om at forlange, at få en maskinmand ombord. Det kunne der ikke være tale om. Rederiet havde selv haft dette i tankerne, men kunne ikke skaffe en maskinmester før efter tre uger. Til den tid regnede de med at have en dok klar, så vi måtte klare os uden. Rejsen til Tyrkiet gik også uden de helt store problemer.

Maskineriet blev ringere, og det var efterhånden svært at overskue. Når vi fandt en løsning på et problem, opstod der straks et andet. Men vi fik det til at køre med lodder og trisser, og ikke mindst, en god portion stædighed.

Efter Istanbul, skulle vi laste en last gamle dumperdæk i Iskenderun, også i Tyrkiet. Denne last skulle til Sfax i Tunis. På rejsen fra Istanbul til Iskenderun, begyndte hovedmaskinen virkelig at volde problemer. Igen kontaktede vi rederiet, og nu meddelte vi dem, at vi ikke ville sejle videre, hvis ikke der blev taget alvorligt hånd om vores maskinproblemer. Vi fik at vide, der ville komme en maskinmester hurtigst muligt. Vi skulle bunkre på Kreta, under vejs til Tunis. Dagen før vi ankom til bunkerpladsen, kom der besked fra rederiet. Den faste skipper ville komme og afløse, da man ikke kunne skaffe en maskinmester.

Bunkerpladsen, Kaloi Limenes, ligger på sydkysten af Kreta. Olielageret er bygget på en lille ø, og er en meget brugt bunkerplads. Der kan gå temmelig store skibe ind til pladsen. Da vi fik fortøjet, og de to skippere gik i gang med deres overlevering, begyndte vi samtidig at bunkre. Begge skippere var i maskinrummet, og lige før vi var færdige med bunkringen, kom de op. Den nye skipper startede en diskussion med folkene fra bunkerstationen. Han påstod, vi havde fået forkert olie ombord. Da han ikke ville skrive under på stationens dokumenter, ville bunkerfolkene tilkalde nogle folk fra land. De ville tage arrest i skibet, og vi kunne ikke sejle. Men det passede nu ikke skipperen. Han skulle nok selv bestemme hvornår vi skulle sejle. Skipperen, der skulle rejse hjem, gik ind på kajen. Her lod han vores trosser gå, selv om bunkerfolkene prøvede at forhindre dette. Vi havde en lang fortrosse på land. Den lod vi bare gå i vandet. Derefter sejlede vi, samtidig med der var en motorbåd på vej ud fra fastlandet med politi ombord. Det lod ikke til at anfægte skipperen, han vinkede bare til dem, og vi sejlede ud med fuld fart. Senere læste jeg om denne farce i avisen, da jeg kom hjem. Skipperen der skulle hjem, blev arresteret, og måtte tilbringe nogle dage i Grækenland medens sagen blev ordnet.

Jeg ved ikke rigtig, hvad jeg skulle mene om den faste skipper. I mine øjne var han en fantast, der havde så mange planer, at et enkelt sømandsliv absolut ikke ville være nok til at føre dem ud i livet. Heldigvis skulle vi ikke være sammen ret længe, så jeg kunne distancere, fra hans mildest talt skøre ideer. Men han kunne få maskinen til at hænge sammen, til vi kom i dok. Det var hovedsagen. Efter Tunis gik vi til Marina de Carara i Italien. Her lastede vi boreudstyr, til Lerwick på Shetlandsøerne. Derfra til Aberdeen i Scotland, og videre til Gøteborg, for at slutte af i Svendborg, hvor skibet skulle i dok.

Inden jeg rejste hjem, var jeg med til at doksætte skibet. Rederiets inspektør, og skipperen der var rejst hjem, nåede jeg også at hilse på. Da skibet stod tør i dokken var vi alle nede at kigge på skaderne på bunden fra vores grundstødning. Der var kraftige indtrykninger, og dybe skurestriber i den ene side af bunden. Der var ingen tvivl om vi havde været på en klippegrund. Det eneste inspektøren havde at bemærke hertil var, at det lignede nu ikke en let bundberøring. Hertil mente skipperen, som var skyld i det, at det nu ikke var så slemt. Jeg skyndte mig at sige farvel og tak, og så var det bare om at komme af sted. Jeg havde absolut ikke mere at tale med disse mennesker om. Det var den 22. oktober 1985, så det blev til 2½ måned ombord.

Denne beretning, skulle man tro, var plukket fra en af forfatteren Jørn Riels dejlige skrøner. Dette er desværre ikke tilfældet. Og det er heller ikke et enkeltstående tilfælde i dansk coasterfart. Men nok et af de, heldigvis, mere sjældne.

Jeg var, efter denne udmønstring faktisk indstillet på, at nu skulle det være slut med at sejle med coastere. Under alle omstændigheder, med de mere tvivlsomme rederier. Kort tid efter jeg var kommet hjem, hørte jeg at Stålvaseværket i Frederiksværk søgte folk. Jeg henvendte mig der, og fik arbejde som specielarbejder, og kunne faktisk begynde med det samme. Jeg startede på værket den 12. november 1985.

Selvfølgelig var ikke alle coasterrederier, at sammenligne med ovenstående. Men en ting lå helt fast, krisen i dansk småskibsfart havde bidt sig godt og grundigt fast. Og det gik ud over vedligeholdelse af skibene. Der var på dette tidspunkt ikke helt den samme kontrol med skibene, som tilfældet heldigvis er i dag. Port State kontrol var ikke særlig effektive, for at sige det mildt. Derfor var risikoen for repressalier, som tilbageholdelse m.m., nærmest ikke eksisterende. Rederne var ikke særligt lydhyre overfor os, der sejlede med skibene. Vores meninger om mangler, og krav om udbedring af samme, så man stort på. Beskeden var, det er der ikke råd til.

Resultatet var, at en del af de ældre skibe var i en miserabel vedligeholdelsesstand. Man kan så spørge sig selv, hvor var søfartsstyrelsen, klassifikationsselskaberne og forsikringselskaberne var henne i dette sammenhæng. Jeg havde tit indtryk af, at man fra disse instansers side, valgte at vende det blinde øje til. Så længe skibene kunne opfylde de absolutte minimumskrav, så blev der også udstedt de fornødne certifikater. Det er heldigvis også en politik, der med årene har forandret sig til det bedre.

Tidligere havde jeg ikke gået så meget op i politik, heller ikke politik omkring mit arbejde til søs. Jeg havde den indstilling, at politikerne tog sig af politik, og sømanden sejlede til søs. Hvis hver især så passede det de var ansat til, så kunne det ikke gå helt galt. Den indstilling kunne jeg godt se, ikke var holdbar længere. Nu var det ikke længere diskussion om løn og arbejdsforhold, man skulle forholde sig til. Nu var det i høj grad hele fremtiden omkring dansk coastersejlad, der var i spil. Og selv om jeg havde valgt at tage arbejde på stålvaseværket, var det forsat min hensigt, at komme til søs igen på et tidspunkt. Jeg følte, at jeg var sømand og betragtede kun arbejdet på stålværket som midlertidigt. Jeg begyndte derfor at følge hele problematikken omkring dansk søfart mere nøje, end tidligere. Da jeg skulle starte på stålværket, skulle jeg også skifte fagforening. Jeg havde hidtil været medlem af Dansk Skipperforening, men skulle nu skifte til SID. Det havde jeg nu ikke nogen problemer med.

Jeg havde på det tidspunkt en kammerat som var styrmand i småskibsfarten, og sejlede hovedsagligt i Nordeuropæisk fart, så vi så en del til hinanden. Ham fik jeg jævnlig nogle gode diskussioner med omkring situationen med coasterne. Han holdt mig også orienteret om hvad der skete i skipperforeningen. Her var der en hel del problemer af mere intern art. Den interne ballade i foreningen, var startet i 1984. Balladen rettes i første omgang imod en strid mellem Dansk Funktionærforbunds daglige ledelse, og skipperforeningens bestyrelse. Skipperforeningen var medlem af funktionærforbundet, men meldte sig ud i 1985. Men også intern i skipperforeningens

bestyrelse var der ballade. Men selvfølgelig var det småting, set i lyset af selve erhvervets store problemer.

Hvad jeg derimod forventede mig en hel del af, var den nye bemandingslov der trådte i kraft den 1. juli 1985. Denne nye lov gav sætteskipperne rettigheder til at sejle som skibsfører, i skibe med en tonnage op til 799 brt. Det var en klar forbedring i forhold til tidligere. Og skulle gerne åbne muligheder for flere skibsfører, og styrmands job, i fremtiden. Nu var der kun tilbage at håbe på at regeringen ikke fik held til helt at skyde coasterflåden helt i sænk, med deres vanvittige politik i forbindelse med skibsinvestering, og våbensejladser.

Jeg fandt en statistik over 10 års udvikling inden for dansk skibsfart (ifølge Danmarks Rederiforening). Heraf fremgik følgende tal for coasterflåden:

1975 – antal skibe 572, dødvægt tonnage 566.000 tdw.

1985 – antal skibe 301, dødvægt tonnage 326.000 tdw.

Tallene taler jo for sig selv. En nedgang i antal af skibe på 47 pct. og en nedgang i tonnage på 42 pct. Der var ret skræmmende læsning. I Skipperforeningens blad Coasterfarten nr. 3/1985, kunne følgende læses:

Coasterflåden truet af lovindgreb.

Rederiforeningen af 1895 har rettet henvendelse til skatte- og afgiftsminister Isi Foighel med anmodning om, at lovindgrebet vedrørende skibsfinansieringen i december 1984 tages op til nyvurdering. Når partrederikredsen begrænses til 10 personer som en betingelse for, at den enkelte deltager kan opnå de fulde afskrivningsrettigheder, vil den traditionelle rederiform kun kunne finansiere skibe af en størrelse, der ikke er konkurrencedygtig.

Efter foreningens opfattelse bør der overhoved ikke være begrænsning af deltagertallet. I de eksisterende partrederier er antallet af deltagere langt større end 10 og ofte på 75 – 100.

Det er denne rederiform, der skal bidrage til fornyelse af coasterflåden, og sker der ikke en lempelse i decemberlovgivningen, vil størstedelen af den danske coasterflåde forsvinde, efterhånden som skibene forældes eller sælges til udlandet.

Generationsskifteproblemet.

Da loven også tilsigter at omfatte salg af eksisterende enkeltparter, betyder det et uløseligt generationsskifteproblem i partrederkredsen.

Et skib købt for 5 år siden for ca. 30 millioner kr. i god drift ville hidtil kunne sælges for f.eks. 25 millioner kr. eller 250.000 kr. pr. procent.

Køber af en anpart skal normalt udrede ca. 50 prc. Udbetaling svarende til opsparingen i skibet eller 125.000 kr. kontant, men vil til gengæld kunne afskrive på 250.000 kr.

Intet fornuftigt menneske vil udrede 125.000 kr. beskattet formue, såfremt afskrivningsgrundlaget fremover kun bliver 137.000 kr. med udsigt til, at skibet bliver urentabelt allerede efter en 5-års periode.

Dette indebærer, at dødsboer i partrederkredsen enten må sælge med væsentlige tab eller at der bliver lagt betydeligt pres på de øvrige partsredere for at få skibet solgt til udlandet.

Loven har således fået en formegentlig utilsigtet tilbagevirkende kraft for investeringer foretaget før lovens ikrafttræden. I konsekvensen heraf bør dødsboer under alle omstændigheder udtages fra loven.

Aktieselskabs- form.

Loven gælder ikke for rederiaktieselskaber, og spørgsmålet er herefter, hvorfor man ikke kan omlægge småskibsrederierne til selskabsform. Dette er i praksis en utænkelig løsning, idet blandt andet denne rederidrift forudsætter personlig hæftelse for aktionærerne, som overfor Skibskreditfonden og andre finansierer hæfter solidarisk med hele deres formue.

Konklusion.

Vi vil ikke vige tilbage fra at sige, at en meget stor del af den internationalt arbejdende del af coasterflåden vil uddø, efterhånden som skibene forældes, eller sælges til udlandet.

Videre kunne der i samme nummer af bladet læses:

Den mindre skibsfart i fare.

Adm. Direktør i Danmarks Rederiforening, Jens Degerbøl, advarer mod følgerne af folketingets indgreb i grundlaget for handelsflådens finansiering i december 1984.

Ved at begrænse de normale skattemæssige afskrivninger til situationer, hvor antallet af deltagere i et kommanditselskab, interessentskab eller partsrederi ikke overstiger 10, har man – formentlig utilsigtet – sat en kraftig bremse på den traditionelle form for finansiering af den mindre skibsfart. Under den afsluttende forhandlingsfase i december, før folketinget skulle på juleferie, lykkes det ikke rederiorganisationerne at overbevise folketingsmedlemmerne om forskellen mellem den passive investering under et leasingarrangement og den aktive og risikoudsatte investering gennem direkte deltagelse i et partsrederi, interessentselskab eller kommanditselskab.

Ved leasingfinansiering deltager investoren ikke i nogen driftsrisiko, hans egentlige risiko knytter sig alene til, om det rederi, der via et leasingselskab charter et skib på fem, ti eller femten år, er tilstrækkeligt solidt, så lejebeløbene falder til tiden i leasingperioden.

Ved investering i en anpart deltager parthaveren derimod i en driftsrisiko – hvad mange parthavere har sandet i de senere år – og i en kapitalrisiko, der blandt andet afhænger af udviklingen i markedsprisen for den skibstype, som parthaveren har andel i.

Skibe har altid været kostbare kapitalgoder, og udviklingen mod endnu mere avancerede og specialiserede enheder gør dem yderligere kostbare. Kan der kun opnås de normale afskrivningsvilkår med ti eller færre investorer, vil der blive langt imellem fremtidige ordrer fra navnlig de mindre danske rederier til danske værfter.

90 pct. af den nybyggede tonnage, som danske rederier har fået leveret gennem de sidste år, er bygget ved dansk værft, og over 70 pct. af den eksisterende flåde er bygget i Danmark.

Direktør Degerbøl slutter med at appellere til Folketinget om at tage sig tid til at se på den mindre skibsfarts finansieringsproblemer, så man undgår at invalidere et maritimt miljø, hvis bevarelse er af væsentlig betydning for dansk værftsindustri og dansk skibsfarts videreudvikling.

Og, for at gnide lidt salt i såret, kunne man samtidig læse følgende i det tyske fagblad - La Marine Marchande -, som skipperforeningen havde været på strandhugst i:

De vesttyske coastere opnåede en større indsejling i 1984 end året før, men bruttofortjenesten var dog langt fra tilfredsstillende som følge af overkapacitet inden for den mindre skibsfart.

Ifølge Verband Deutscher Küstenschiffseiger har coasterrederne dog opretholdt et højt investeringsniveau, i løbet af 1984 overtog rederierne 42 nybygninger på tilsammen 173.000 tons dødvægt, og gennem de sidste seks år har coasterrederne investeret 3,5 mia. DM i nybygget tonnage. I den forløbne del af 1985 har forbundsregeringen bevilget investeringssubsidier 59 nybygningordrer på under 1.600 bruttotons.

Pr. 1. juli d.å. omfattede den vesttyske coasterflåde 640 skibe på 771.000 brt. eller 1.529.000 tdw. (dvs. mere end det dobbelte af den danske coasterflåde). Den mindre skibsfarts fremgang skyldes bl.a. rederiernes tilpasning til containertrafikkens udvikling.

Man kunne jo ikke ligefrem påstå, det så lyst ud for den mindre skibsfart. Det var dystre ting at læse om.

Stålvalseværket - 1985/86

Efter nogle ugers oplæring, blev jeg fast rulleretter i pladeværket på stålvalseværket. Arbejdet var på treskiftholdsarbejde, og rimeligt godt betalt. Men et arbejde i en stor virksomhed i sværindustrien, var absolut ikke at sammenligne med et styrmandsjob i coasterflåden. Der gik ikke lang tid, før jeg savnede livet til søs. Stålværket var en stor virksomhed på dette tidspunkt, og den eneste af sin art i Danmark. Produktionen af stålplader var baseret på genbrugsskrot, som for en stor dels vedkommende, blev sejlet til stålværkshavnen af en flåde af mindre coastere. Skrottet blev omsmeltet til store blokke, såkaldte slabs, som derefter blev valset ud til stålplader. Arbejdet i produktionen var ikke særligt fysisk krævende. Alle på et hold, var oplært i flere funktioner. En rulleretter var sidste led i produktionen af den udvalgte stålplade, fra slab til den færdige plade.

Foruden at køre rulleretter, blev jeg oplært i jobbet som udtager af slab fra ovnen. En slab, er den store blok der vales ud til en plade. Slabsene blev opvarmet til ca. 1600 grader i en ovn, inden de kunne komme gennem valsen, og blive valset til stålplader. Miljøet i produktionshallen hvor jeg arbejdede, var både støjende og støvet. Operations- rummene, hvorfra de forskellige maskiner blev opereret, var dog godt isoleret mod både støj og støv.

Der var selvfølgelig også mange fordele ved at arbejde i land. Jeg havde en rigtig god kontakt til mine drenge. Jeg havde følt, at jeg svigtede dem en hel del ved at sejle til søs. Jeg kunne også følge med i hvad der skete rundt om en. Til søs var man meget isoleret fra omverdenen, og nyheder var ikke det man fik mest af. Selv med disse fordele, havde jeg svært ved at se mig selv som stålværksarbejder resten af livet. Selv om sømandslivet kunne være ret isoleret, savnede jeg den frihed der lå i arbejdet søs. Men jeg var indstillet på at give mig selv en chance til at vænne mig til landlivet. Jeg fik nogle gode arbejdskollegaer, og også blandt søfolkene som sejlede på stålværkshavnen, havde jeg nogle gode venner. Jeg fulgte selvfølgelig stadig godt med i hvad der skete indenfor søfarten.

Beretningerne om danske coasteres våbensejlds, var forsat et varmt emne. Nu drejede det sig ikke så meget mere om våbensmugling til Sydafrika, men derimod om andre former for våbensejlds.

I begyndelsen af juli 1985, blev den danske coaster **Bente Folmer** tilbageholdt i havnen Pundarenas i Costa Riga. Skibet, og dets seks mand store besætning, blev brikker i et spil mellem stormagternes interesser i Mellem- og Sydamerika. Skibet havde ombord en mindre våbenlast, bestående af maskinpistoler. Våbnene var lastet i Bilbao i Spanien, som en dellast, bland en del anden last. Våbenlasten var til den Panamanske hær, og skulle losses i den Panamanske havn Balboa. Denne transport var der som sådan ikke noget fordækt ved. Det var ikke forbudt danske skibe at sejle med våben, dog undtaget til Sydafrika. Hvorfor skibet så blev tilbageholdt, var lidt mystisk. Noget kunne tyde på, at selv om der ifølge dansk lov ikke var noget forkert, så havde de costaricanske myndigheder en anden opfattelse. At det ikke altid var lige let at begå sig hos myndighederne i Mellem- og Sydamerika, kom jeg senere i min tid til søs selv til at sande. Sagen kort var, at den costaricanske efterretningstjeneste havde mistanke om, at våbnene var tiltænkt terrorister, eller Nicaragua. De udtalte, at da de var allierede med USA, kunne de ikke

acceptere at våben tilgik USA- fjentlige lande. Begrundelsen for deres mistanke var, at skibet flere gange havde sejlet forbi lossehavnen Balboa, uden at losse deres last. Også at våbenlasten blev fragtet i container som dækslast, vakte deres mistanke. Containere kunne jo losses alle steder, mente de. Befragter Mogens Andersen, som var ansvarlig for våbenlasten ombord på **Bente Folmer**, blev af pressen anset for at være på tynd is. Dette på grund af udtalelsen om, at våbnene var til den Panamanske hær. Ekstra Bladet havde kontaktet den engelske våbenhandler, der ifølge Mogens Andersen, var sælger af våbnene. Og hans forklaring var en anden.

- Jeg kender intet til salg af 200 maskinpistoler til Panamas hær. Jeg forstår ikke, at nogen vil forbinde os med en sådan handel, og jeg kender ikke sagen om det danske skib, der gennem en uge har været i arrest i Costa Riga, siger våbenhandler Alan Main fra 'Creative Ressources and Associates', Shopshire ved Manchester.

At der åbenbart ikke var orden på papirerne, gjorde at kaptajnen blev arresteret. Skibet, og den resterende besætning, blev tilbageholdt. Det formodedes, der var begået en fejl, ved at skibet havde våben som transitgods. Befragter Mogens Andersen, som var ansvarlig for lasten, afviste at der skulle være noget lusk ved lasten. Han udtalte, at grunden til den engelske våbenhandler havde afvist at kende noget til sagen var, at han som international våbenhandler selvfølgelig ikke ønskede avisomtale. Ekstra Bladet havde fået forbindelse med skibet, efter det havde været tilbagehold i 15 dage. Styrmanden ombord havde til Ekstra Bladet udtalt følgende.

- Vi bliver behandlet fint. Vi har været til danseshow her på havnen, og myndighederne har endda inviteret os i cirkus. Vi har det som på Hotel d'Angleterre.

Besætningen havde det tilsyneladende rimeligt godt, og selv om kaptajnen var i arrest led han heller ikke nogen overlast, ifølge styrmandens udtalelser.

En domstol i Costa Riga besluttede, at skibet kunne frigives mod en kaution. Da kaptajnen forsat var arresteret, blev en ny kaptajn sendt til skibet, som derefter sejlede fra Costa Riga uden våbenlasten. Kaptajnen blev en uge senere også løsladt, og kunne forlade landet som en fri mand.

Denne sag, viste lidt om det dilemma man som sømand i coasterflåden, kunne komme ud for. Selv om man måske ikke ligefrem led overlast ved fængsling, eller tilbageholdelse, var det jo ikke ligefrem det man forventede ved at sejle til søs. Ovennævnte sag havde helt sikkert nogle aspekter, der ikke kom til offentlighedens kendskab. Men senere skulle jeg selv erfare at korrupsion, bestikkelse, og ukorrekt påstande fra myndighedernes side i visse lande, absolut ikke var noget særsyn. At man som skipper/styrmand i coasterflåden skulle omgås papirer ang. last, med meget opmærksomhed, var en selvfølge. Men det var ikke altid muligt at gennemskue, hvis der var lavet fusk med disse. I modsætning til Trigon og Tine Maru sagerne, var der her, åbenbart tale om en helt legal last.

Der var nu ikke et ønske om at komme ud at sejle med våben der gjorde, at jeg længtes efter at komme til søs igen. Jeg måtte se i øjnene, at en fremtid som rulleretter på stålvesværket ikke lige var sagen for mit vedkommende. Dog havde jeg ikke så meget hastværk med at søge hyre igen. Derfor tog jeg det stille og roligt, og så tiden an. Den heftige omtale som coasterfarten havde haft i medierne, gjorde også sit til at man tænkte sig om en ekstra gang. Jeg havde dog ikke i min vildeste fantasi forestillet mig, det skulle blive endnu værre. Men det blev det.

I begyndelsen af juni 1986, var den gal igen. Og igen var det skibsreder Jørgen Jensen fra Svendborg, der kom i klemme. Denne gang var det skibet **Pia Vesta** der blev opbragt af de Panamanske myndigheder. Fredag den 13. juni, blev **Pia Vesta** stoppet af panamanske nationalgardister, i Balboa havn, i Panama. I lasten var der 200 tons militært gods. Kaptajn Johannes Christiansen og hans besætning, der alle var danske, blev umiddelbart efter arresteret. Skibet kom fra den Østtyske havneby Rostock, og lasten skulle sejles til Peru. Skibet havde også været tæt ved Peru, men var blevet omdirigeret til Panama inden anløb af nogen Peruviansk havn. Det blev starten på et længere mareridt, ikke mindst for skibets kaptajn, Johannes Christensen. De første døgn efter tilbageholdelsen, blev skibet lagt til ankers på reden. Her blev besætningen bevogtet af bevæbnede vagter. De panamanske myndigheder fastholdt, at lasten ikke var i overensstemmelse med det lastepapirerne lød på.

Ifølge en artikel i Fyens Stiftstidende, den 14. august 1986, fremgik det at lastepapirerne lød på følgende, 200 tons militært fragt. Efter tilbageholdelsen af skibet, kunne de panamanske myndigheder vise lastens reelle indhold, som var 32 militære lastvogne, 1500 Kalashnikov geværer, og 1400 raketstyr. Denne last skulle sejles fra den østtyske havn Rostock, til Callao i Peru. S. A. Shipping i København, som havde charteret skibet, havde ifølge Fyens Stiftstidende, en køber og modtager parat i Callao. Skibet ankom planlagt til Peru, og ophold sig i peruansk farvand i et tidsrum. Hvor længe skibet var i peruansk farvand, herskede der åbenbart tvivl om. Avisen havde en udtalelse fra den peruanske præsident, Alan Garcíader, der siger et tidsrum på to døgn. Præsidenten var i øvrigt rasende over hele affæren. Skibets logbog viste, at skibet havde opholdt sig mindre end et døgn i peruansk farvand. Skibet fik ordre til at ændre kurs, og sejle til Balboa i Panama med lasten. Dertil skulle præsident Alan Garcíader, stadig ifølge Fyens Stiftstidende, havde udtalt, at skibet havde opgivet at losse våbnene i hemmelighed til terrorbevægelsen Den Lysende Sti i Peru, og derfor vendte om.

S. A. Shipping havde derimod en lidt anden udlægning af sagen. Herfra udtalte man, at lasten var blevet videresolgt, og skulle losses i Balboa i stedet. Alle implicerede danske parter nægtede kategorisk at have kendt noget til våbnene i lasten. S. A. Shipping afviste overhovedet at tro på, at de våben som de panamanske myndigheder viste frem for verdenspressen, skulle stamme fra **Pia Vestas** konfiskerede last! Forbundssekretær Henrik Berlau, fra Sømændenes Forbund, udtalte til avisen.

- At det simpelthen var noget vrøvl. Skipperen har jo ved sin underskrift på lastepapirerne i Rostock forpligtiget sig til at levere lasten til køberen i Callao. Og med en last af militært udstyr kan ingen eventuel våbensmugler forlade sig på, at kaptajnen i en sådan situation ikke undersøger hvad lasten egentlig indeholder, hvad han er i sin gode ret til. Den usikkerhed kan våbensmugleren ikke leve med, og S. A. Shipping og Vesta rederiet må have haft kendskab til våbnene på forhånd.

Mandskabet på skibet var blevet gidsler i et stort og beskidt politisk spil. Et magtspil, som åbenbart involverede flere intriger og usandheder, end nogen havde en chance for at gennemskue. Det forlød, at USA kunne have interesser i at genere både Panamas general Noriega, som efter præsident Reagans mening, havde tætte forbindelser med Fidel Castro, og Perus socialdemokratiske præsident Alan Garcia, som det var lykkedes, at gøre en ende på årtiers højreorienteret styre i Peru. Derfor mente man, at USA og CIA var dybt involveret. Men det vil føre

for vidt, og prøve at analysere de mange artikler, der var fremme med forskellige teorier i denne sag. Så det vil jeg afstå fra. Jeg vil nøjes med at formode, at besætningen var uskyldig i den lange tilbageholdelse. Jeg vil ikke bedømme hvorvidt rederiet Vesta, eller S. A. Shipping var uskyldige eller ej. Et faktum var, at begge tidligere havde leget med de store drenge inden for våbenhandel, så man må formode de ikke var helt uvidende om hvad de gik ind til.

Besætningen blev efter to måneders tilbageholdelse frigivet, og kunne rejse hjem. Dog ikke kaptajn Johannes Christiansen. Han og skibet var forsat tilbageholdt. Efter de første hektiske dage, blev opholdet mere humant. De to måneder havde besætningen brugt på at vedligeholde skibet. De kunne frit gå i land som de ville i Balboa. De havde rigelige forsyninger, og kunne derfor få god dansk mad hver dag. Men uvisheden om hvor længe de ville blive tilbageholdt, og ikke mindst, truslen om de frygtede lokale fængsler, gjorde helt sikkert ikke opholdet videre spændende. Ligesom at de oplevede, at se sig selv hængt ud i Panamas tv som forbrydere og våbensmuglere. Og i den lokale presse, som Dødens købmænd, gjorde nok sit til, at de ikke var videre stolte af situationen.

En journalist fra Ekstra Bladet mødte søfolkene fra **Pia Vesta**, den 17. august 1986, under en mellemlandning i Amsterdam, på deres rejse hjem til Danmark. Her udtalte især skibets maskinmester Jørgen Seirup sig, og han mente at kaptajn Johannes Christiansen havde svigtet sin besætning.

- *Det er vist første gang i dansk søfartshistorie, at en kaptajn er stukket af fra ansvaret og sin besætning på den måde, og vi vil ikke røre en finger for ham, siger en rasende Jørgen Seirup.*
 - *Lige så snart, vi fik lov til at gå i land, rendte han til en læge for at få beroligende indsprøjtninger, og så vi ikke mere til ham. Men vi havde allerede mistet tilliden til ham længe før.*

Maskinmesteren fortsatte sin beretning, og mente, at nu da de var sluppet ud af Panama, skulle folk sgu have sandheden at vide. Og det både om kaptajnen, og udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen, som han mente havde været alt for sløv til at hjælpe dem i starten. Det havde set helt anderledes ud, hvis det havde været forretningsfolk, der var strandet på den måde, mente Jørgen Seirup. Også de øvrige besætningsmedlemmer udtalte sig. Dog ikke skibets styrmand. Han nægtede kategorisk at udtale sig om dramaet omkring skibet. Det fremgik af artiklen, at besætningen havde regnet ud, at det var våben de havde fået ombord i Rostock. Der stod – Peru Navy – på kasserne, udtalte en ubefaren matros til Ekstra Bladet.

- *Jeg har været med til våbentransport to gange før, sagde maskinmesteren. – Jeg fortæller ikke hvorhen, men man må nok sige, at tredje gang ikke var lykkens gang. Det var forbandet at gå rundt i uvished i hen ved to måneder efter først at have været på søen uafbrudt i 52 døgn, og det hele blev jo ikke bedre af, at vores kaptajn svigtede os totalt.*

Ifølge Sømændenes Forbund var det CIA, der havde sat det hele i scene for at vise, hvor slemme østtyskerne og deres venner i Perus modstandsbevægelse, Den Lysende Sti, er. Interpol var langt inde i sagen, men det ville vare længe før de spegede tråde ville være redt ud, hvis de da nogensinde blev det.

Kaptajn Johannes Christiansen måtte nok indstille sig på et længere ophold i Panama. På den stærke kritik hans besætning havde givet ham, udtalte han til Ekstra Bladet, fra Panama, hvor han stadig tilbageholdes. - *Jeg har givet besætningen de oplysninger, jeg mente, de havde brug for. En*

kaptajn er ikke forpligtet til at give alle de oplysninger fra sig, han sidder inde med, og mere er der ikke at sige om den sag.

Sagens videre forløb for kaptajn Johannes Christiansen, tog endnu længere tid. Den 16. oktober 1986, kom Ekstra Bladet med en artikel, med overskriften.

Dansk kaptajn fri efter fire måneder: Løsladt i nat.

Af artiklen fremgik det bl.a. at udenrigsminister Uffe Ellemann – Jensen havde taget initiativ til den skarpeste diplomatiske pression, der havde fundet sted på dansk grund i årevis. Han havde kaldt Panamas ambassadør i Stockholm til "samtale" i København. Det havde åbenbart givet resultat. Christiansens advokat i Panama, havde derefter holdt et nyt appel-møde med den lokale toldchef. Det blev et kort møde. Tiltalen frafaldt! Kaptajnen var en fri mand!

Et par dage efter var der nok en artikel i Ekstra Bladet, hvor kaptajn Johannes Christiansens egen fortolkning af de 4 måneders tilbageholdelse som våbengidsel i Panama, kunne læses.

Her var det en både slagfærdig, og uhyre forsigtig skipper der svarede på journalistens spørgsmål. Om myndighederne i Danmark havde gjort nok? Tjah, den slags tager jo sin tid. Om skibsrederen var loyal? Tjah, vi kom da i snak til sidst. Om besætningen, der rejste hjem og stemplede ham som illoyal? De gjorde min familie ked af det, så nu vil jeg ikke gøre deres familier kede af det...

Ifølge Ekstra Bladets oplysninger, tog uvenskabet mellem kaptajnen og besætningen imidlertid sit udgangspunkt, i kaptajnens sygemelding fra starten. De troede, han simulerede et nervesammenbrud, for at komme i land dengang i juni. Sandheden er, at han rent faktisk faldt omkuld af stress og søvnmangel. Hele den første uge efter *Pia Vestas* tilbageholdelse, blev han hver dag sejlet i land til alenlange forhør. Hver nat lå han søvnløs med skarpt bevæbnede soldater omkring sig på skibet. Da han ikke kunne mere, blev han anbragt på det hotel, der endte med at blive hans fængsel. Besætningen måtte blive ombord på det fugtigvarme skib. Det skabte misundelse, fjendskab og til sidst bitterhed.

Enden på denne mærkværdige historie sluttede i januar 1987. Da fik skibsreder Jørgen Jensen udbetalt ca. 7 mill. Kr. fra Krigsforsikringen for danske skibe. Pengene var erstatning for tabet af *Pia Vesta*, som aldrig blev frigivet af de panamanske myndigheder. Så man kan sige, at skibsrederen dog fik lidt økonomi ud af eventyret. Om han havde været så gavmild at give sine folk en bonus for deres tilbageholdelse, forlød der ikke noget om!

Man kunne vel godt sige, at den slags omtale af dansk coasterfart, ikke ligefrem var med til at fremme erhvervets image. At det kun gav fokus på en meget lille del af coasterfarten, blev der ikke tænkt så meget på. At størsteparten af de danske coastere, futede verden rundt med helt "almindeligt" fragt, blev ligesom glemt i farten. Det var helt klart, med så massiv en pressedækning af netop emnet omkring våbensejlads, måtte den almene befolkning jo få det indtryk, at coasterfolkene var nogle pengegriske og amoralske banditter.

Det afskrækkede mig nu ikke i et ønske om at komme til søs igen. Jeg havde efterhånden arbejdet 9 måneder på stålvalseværket. Jeg skulle tage stilling til, om jeg ville forsætte mit arbejde. Hvis jeg ville det, skulle jeg efter et års ansættelse, ændre min arbejdsstatus og ansættes på funktionærbasis. Dette ville give nogle fordele, men f.eks. også betyde at opsigelsesvarslet blev ændret til 3 måneder.

De sidste par historier om søfolkenes tilbageholdes i forbindelse med våbensejlads, gav selvfølgelig stof til eftertanke. Det havde dog ikke ændret mit syn på at sejle med våben. Og da jeg havde til hensigt at søge ud på langfart, kunne jeg selv meget vel komme til at beskæftige mig med våbensejlads. Det var dog ikke med den hensigt, jeg begyndte at se mig om efter en hyre igen.

Jeg henvendte mig til Skipperforeningens hyreanvisning, for at se hvad de kunne byde på. Der var, lige på dette tidspunkt, ikke det helt store udbud. Men jeg blev tilbudt en afløserhyre som styrmand på det gode skib **Grollen** af Marstal. Og da jeg jo skulle starte et sted, tog jeg mod dette tilbud, og sagde mit job op på stålvalseværket.

Grollen af Marstal - 1986



Grollen af Marstal var bygget i Mandal i Norge i 1968. Skibets ejer var skibsfører H. A. Boye, der også var skipper ombord, og ligeledes fra Marstal. I daglig tale blev skipperen kaldt grollefar, dog ikke når han selv påhørte det. Og det skulle vise sig, grollefar var sgu ikke helt almindelig at sejle sammen med. Det blev dog til 4 måneder vi var sammen, og en tid jeg mindes med glæde. For nok var grollefar lidt af en særling, men han var også sømand, og på mange måder en rigtig rar særling, man kom til at holde af.

Jeg rejste til Marstal den 15. september 1986, og blev ved færgen modtaget af grollefar. Han stod med sin gamle cykel, og så lidt vemodigt ud. Da vi fik hilst på hinanden, og han havde vist mig hvor **Grollen** lå fortøjet, kørte han hjem. Vi kunne tales ved næste morgen når han kom ombord. Han fortalte, at de unge mennesker sikkert havde lidt mad til mig ombord. Jeg kom ombord, og ganske rigtig var der et par unge mennesker ombord. Da jeg spurgte om der var noget mad, fik jeg at vide at man sikkert nok kunne finde en ostemad hvis jeg var sulten. Jeg gik nu i stedet op på den lokale kro og fik mig et måltid varm mad. Derefter var det ned om bord og pakke ud.

Næste morgen kom grollefar, og vi gik i gang med at gøre skibet søklar. Det havde været oplagt et stykke tid, da der ikke rigtig havde været noget at sejle med. Vi fik i løbet af dagen eftersat maskineriet, påfyldt smørelolie, og hvad der ellers skulle til. Sidst på eftermiddagen kom grollefar med provianten. Den havde været opbevaret hjemme hos ham selv, og blev nu suppleret med hvad der manglede fra den lokale skibshandler.

Inden vi sejlede fra Marstal, fik grollefar besøg af et par lokale venner og kollegaer. Jeg havde tidligere sejlet sammen med begge vennerne, og kendte dem derfor godt. Grollefar diskede op med en øl og en Riga balsam, den lokale bjesk. Vennerne kvitterede med lidt godmodigt drilleri, og ønskede os en god sejlads. Jeg kunne godt høre på grollefar, at vennernes drillerier ikke faldt i så god jord. Efter vi var afsejlet, sagde han, nu skulle jeg ikke tro på alt hvad de kumpaner havde bildt mig ind, de havde det med at overdrive. Der skulle nu senere vise sig, at der var ikke mange af skrønerne omkring grollefar, der var overdrevet.

Skibet var ændret en del. Således var mellemdækket taget ud, og lastrummet var i stedet boxet. Det vil sige, lastrummet var et stort rum, uden mellemdæk, spanter m.m. Det gjorde lastrummet særdeles velegnet til alle former for bulkladninger. Der var ingen generende spanter, hvor ladningen skulle skovles ud. Med et boxet lastrum kunne man tage hele lasten op med krangrab, og evt. en bobcat, til at skrabe det sidste ladningen sammen. Det var da også hovedsagligt bulkladninger vi sejlede med, som foderstoffer, skærver, fiskemel og lignende. Sejladsen foregik i nordeuropæisk fart, Sverige, Norge, Tyskland og England. Og her viste det sig, at ændringen af skibets lastrum havde været en god disposition. Selv om fragtmarkedet var dårligt, havde vi så

godt som altid last på kølen. En anden sag var så fragten, det var så vidt jeg kunne forstå på grollefar, ikke noget at råbe højt om.

Vi fandt ret hurtig en daglig rytme, og det gik rimeligt stille og roligt. Vi havde indgået en form for arbejdsfordeling, grollefar og jeg. Maskinen skulle vi være fælles om at passe. Grollefar tog sig af vedligeholdelsen, og fordeling af arbejdet til de unge mennesker. Jeg tog mig af lastning/losning og derudover havde vi selvfølgelig vores vagter når vi sejlede.

Grollefar havde helt sit eget vedligeholdelsessystem, og så helst ikke jeg blandede mig i det. Efterhånden så jeg ikke meget til ham i maskinen, da han fandt ud af, det kunne jeg godt tage mig af uden hans indblanding. Og når vi begge to var i maskinen, hvilket kunne være påkrævet, kom vi ret hurtigt op at toppes om arbejdet. En enkelt gang gik det helt galt med os begge i maskinen.

Skibet var indrettet med to toiletter, hvor afløbet lå under vandlinjen når skibet var lastet. Derfor var det nødvendigt med en toilettank, som kunne opsamle godterne fra toiletterne, når skibet var lastet. Sådan en tank skulle tømmes med lufttryk, hvis den løb fuld inden skibet var udlosset. Grollefar nøje indskærpet, at kun han selv måtte tømme denne tank. Det skulle gøres med forsigtighed, og han mente ikke andre kunne gøre det. Tanken, som var et stort rundt monstrum, var monteret i maskinrummet, og en pærer lyste op når tanken var fuld. En dag vi begge arbejdede sammen i maskinen, lyste toilettanken pludselig. Jeg stod tæt ved startluftflaskerne, som skulle bruges til at tømme tanken med. Grollefar var i den anden side af maskinrummet, men tæt ved tanken. Da han så den lyse, bad han mig slå luft på for at tømme den. Jeg tænkte ikke lige over, at der kunne være noget særskilt forbundet med dette.

Så jeg slog luft på ledningen, selvfølgelig efter at have spurgt grollefar, om han havde åbnet for overbordventilen. Jeg kunne høre luften gå fra luftflaskerne, men jeg kunne også samtidig høre et mindre brag fra toilettanken.

På tanken var der en inspektionslem i den øverste halvdel. Denne lem så jeg nu komme gennem maskinrummet, med en hale af ren og skært lort efter sig. Selv om jeg hurtigt fik lukke for lufttilførslen, var skaden sket. Jeg skal undlade at berette hvad grollefar sagde, men det var ikke sprogets pæneste gloser, der sprutte ud af munden på ham.

Det gjorde det sikkert heller ikke bedre, at jeg var ved at omkomme af grin. Det så virkelig komisk ud, ikke mindst grollefar's ansigtsudtryk. Der viste sig at tanken var pilrådden, og stålet tyndt som papir. Det var grunden til, kun han selv måtte tømme den. Det skulle gøres med følelse, og det havde sådan en styrmand ikke. Den gamle for op af maskinrummet, han var dog ikke blevet ramt af ammunitionen fra tanken. Det var til gengæld en stor del af maskinrummet. Og jeg kom selv til at gøre rent efter udladningen. Det var ikke videre behageligt, men det skulle jo gøres.

Og jeg fik både læst og påskrevet om min ungdoms letsindighed. At det senere skulle vise sig, at grollefar ikke havde åbnet den famøse overbordventil, gjorde ikke herren mildere stemt. Jeg så ham ikke mere i maskinrummet den dag.

Sådan gik vores dagligdag med lidt arbejde, megen diskussion, og forskellige meninger. Men det var nu sjældent vi virkelig havde alvorlige uoverensstemmelser.

Grollefar havde også mange fiduser, nogle bedre end andre. Her vil jeg prøve at forklare et par stykker. En dag skulle vi hjælpes af med at skifte indmad i smøreoliefilteret på hovedmaskinen. Det var et ret stort filter, et såkaldt JVC filter. Jeg havde skilt filteret af, og vi skulle så være begge

to om at sætte den nye indsats i. Grollefar stillede i maskinrummet med et par gamle strømpebukser. Jeg studsede lidt, og tænkte, gu ve' om han er lidt småpervers!

Men nu blev det ene bukseben af strømpebuksen klippet af. Det blev trukket over den nye indsats til filteret, inden det blev monteret i filterholderen. Se, den havde jeg sgu aldrig set før. Men efter grollefars udsagn, kunne det forlænge filterets brugstid betydeligt. Og der var der sikkert noget om.

På det tidspunkt blev blymønje, som var primer til underlag for maling, forbudt af miljømæssige årsager. Grollefar havde indkøbt et større parti af denne mønje billigt. Igen kom strømpebukserne i brug. I skibets malershop havde han lavet et ophæng med et ben fra en strømpebuks. Her siede han nu blymønnen gennem, således at den blyholdige masse forblev i strømpebuksen. Mens malingen løb igennem. Malingen blev selvfølgelig brugt til at male med. Blymassen blev brugt til smørelse af sjækler, bolte m.m. Så den gamle var nu ikke tabt bag af en vogn. Og man kan vel godt sige, det var sgu rigtig Marstallerstil.

Da der var gået en måneds tid, spurgte jeg til den faste styrmands helbred. Jo, sagde grollefar, han var ikke rigtig klar endnu. Jeg brokkede mig lidt over dette, da jeg ikke havde i sinde at blive ret længe ombord. Jeg var jo også mønstret som afløser. Det kunne vi nu nemt komme om ved, mente Grollefar, jeg kunne bare blive mønstret som fast styrmand. Det var jeg nu ikke lige med på. Jeg syntes jo også hyren var vel lille. Det tog vi en diskussion om over en kop øl. Og vi blev nu enige om, at jeg skulle have hele motortillægget udbetalt, for som grollefar sagde, det var jo ikke så meget han selv var i maskinen, og det havde han helt ret i.

Jeg havde indtryk af, at de unge mennesker ombord havde det godt med grollefar, trods hans lidt aparte ideer. Jeg hørte dem næsten aldrig klage over forholdene, og syntes jeg var gode tegn. Da vi på et tidspunkt skulle skifte kok, og der var nogle dage hvor vi ingen kok havde, stod grollefar selv for de kulinariske udfoldelser. Det klarede han nu rimeligt, men her stod de unge af. Marstaller flæsk, kød i mørke, og hvad ellers menuen stod på, var ikke lige mad for unge mennesker. Der var en valfart til pølsevognene i de havne vi besøgte disse dage. Men det lod grollefar sig ikke mærke med.

En dag, hvor han inden middag havde hjulpet mig i maskinrummet, syntes jeg også grænsen var ved at være nået. Hygiejne var ikke det, Grollefar brugte mest tid på.

Så, selv om han lige havde rodet rundt i maskinrummet, var det vel ikke nødvendigt med mere, end en gang skylning af hænderne, inden han gik i gang med middagsmaden. Da vi sad ved middagsbordet, og jeg var lidt ond i sulet, kunne jeg ikke dy mig. Jeg sagde, at jeg godt kunne forstå der ikke var nogen ombord der led af hård mave. Der var sgu mere smøreolie, end soja i sovsen.

Der blev helt stille, og alle, på nær grollefar, havde svært ved at holde en fnisen tilbage. Men grollefar spiste ufortrødent videre, og sagde helt upåvirket. - *Jamen lille styrmand, du kan da godt få en femmer til en tur til pølsevognen, hvis maden ikke passer dig.* Så blev dette emne ikke diskuteret yderligt.

Det var dog ikke så længe, vi måtte undvære en kok. Vi fik en ung pige ombord som kok. Og selv om hun de første dage var meget forundret, faldt hun dog ret hurtigt til. Hun lavede også rigtig god mad, og ikke mindst rengøringen ombord fik et tiltrængt løft.

Vi havde weekend i dansk havn, og grollefar var taget på familiebesøg. Kokkepigen syntes nu hun ville give den en skalle med rengøringen, hvilket absolut godt kunne være tiltrængt. Denne hovedrengøring kom også til at omfatte grollefars private gemakker. Det var ellers strengt forbudt at betræde grollefars private gemakker, uden hans samtykke.

Rengøringer her stod han selv for. Dog fik kokken engang i mellem tilladelse til at vaske dørken. Nu tog hun chancen, grollefar var i land, og nu skulle der dæleme muges ud. Det blev der også, til den store guldmedalje. Der blev vasket køjetøj, dyner og puder blev luftet, og alt blev vasket ned. Og det kunne tydeligt ses, alt var skinnede rent. Da drengene skulle starte mandag morgen, var grollefar stadig i land. Jeg satte dem derfor til at banke rust på lugekarmen, mens jeg selv havde noget arbejde i maskinrummet. Senere på formiddagen kom grollefar ombord, og jeg kunne høre hans stemme helt ned i maskinrummet.

Da jeg kom på dækket, var fanden løs i laksegade. Grollefar for rundt og skældte ud til højre og venstre. Da han fik øje på mig, stod jeg for tur. Hvad dælen tænkte jeg på når jeg havde sat gang i rustbankning! Havde han ikke udtrykkeligt sagt, at han nok selv skulle tage sig af det. Nu havde de knægte banket hul i lugekarmen, og det hørte ikke nogen steder hjemme. Han var godt gal i hovedet, og for ind til sig selv. Og miseren var også til at få øje på. Der hvor drengene havde startet med at banke rust, var hammeren ganske rigtigt gået gennem stålet. Der var et mindre hul, og stålet rundt om var meget tyndt. Vi fik dog udbedret skaden med en trækile, samt indstillede videre bankning.

Men dagens trængsler var ikke overstået med dette. Grollefar kom igen farende ud på dækket. Han var helt rundt på gulvet, og himlede op om vi dog var gået helt fra forstanden. Hvem fa'en havde tilladt sig at rode ind i hans private ting. Herefter for han igen ind til sig selv, og smækkede døren. Kokkepigen var også kommet frem fra kabyssen, og så helt ulykkelig ud.

Jeg gik ind til den gamle, og selv om han var godt oppe at køre, plejede jeg nu altid at kunne tale ham ned på jorden igen. Det lykkedes også denne gang. Vi fik en øl og et par Riga balsam, så faldt den gamles blodtryk til normalt leje igen.

Og han ville da også godt sige, at det da havde pyntet på salonen, med en gang rengøring. Jeg bad ham gå med over i messen og tale med folkene. Selv om han ikke var meget for det, gik han med. Jeg vil ikke ligefrem sige at han sagde undskyld, men han indrømmede dog at han var gået lidt over gevind. En stafet blev sendt i land efter isvafler, og så var freden igen oprettet ombord i gamle **Grollen**.

Når vi lå i havn, fik vi som regel en øl og en Riga balsam sammen sidst på formiddagen. Men hvis der havde været for mange besøgende i løbet af formiddagen, kunne grollefar godt være lidt træt i ansigtet. De dage sprang vi gerne vores egen lille sammenkomst over. Så tog grollefar sig en ordentlig middagslur, og vi kom igen ind i hverdagens daglige tummerum. Disse formiddagsmøder kunne godt, hvis ikke lige der var arbejde at passe, udvikle sig til en længere snak om hverdagens trængsler for småskibsfarten. Og her var grollefar en rigtig god repræsentant at lytte til, for netop

denne form for skibsfart. Han kunne fortælle om de gode tider, hvor der var fuld fart på. Og også nu, hvor det så knap så spændende ud. Som han en dag sagde.

– *Bette styrmand, selv om du nok tror den her gamle skude er en guldgrube, kan jeg betro dig det er kun hårdt slid, og en dælens masse spekulationer, der holder sammen på stumperne.* Og jeg var ikke i tvivl om, at der var noget om snakken.

En dag vi sejlede gennem Lillebælt, og passerede Fredericia, kunne vi se skibet **Gert Stærke** ligge ved Fredericia værft. **Gert Stærke** var på det tidspunkt, det største skib jeg havde sejlet med. Jeg havde været 1.styrmand ombord i 1979, den sidste hyre inden jeg startede på Københavns Navigationsskole. Vi stod begge i styrehuset og sludrede. Jeg fortalte grollefar, at jeg tidligere havde sejlet som styrmand med **Gert Stærke**. Grollefar blev lidt fjern i blikket, og sagde så. – *Ja, det er et fint skib, men hvad hjælper alt det fine når det er en økonomisk ruin. Skibet skal på tvangsaktion, og jeg har desværre part i det. I værste fald kan det komme til at koste mig mit eget skib, så jeg er glad for jeg nu er så gammel at jeg nok ikke er blandt dem det bliver værst for.*

Jeg viste ikke at grollefar havde part i skibet, og heller ikke at det skulle på tvangsaktion. Om grollefars profeti kom til at holde stik, husker jeg ikke. Men det sagde lidt om hele situationen for coasterfartens fremtid.

En gang vi lå i en engelsk havn og havde fri i weekenden, syntes jeg vi trængte til en lille tur i land. Normalt gik grollefar aldrig i land, men han havde dog selv nævnt ved vores formiddagsmøde, at det kunne være godt at komme i land en tur og strække benene.

Så, da pubben åbnede lørdag aften, var grollefar klar til den helt store landgang. Heldigvis lå pubben tæt ved skibet, det skulle senere vise sig at være en fordel. Efter de første par pints, vågnede den gamle op. Nu viste der sig en side, af hans ellers lidt stive væremåde, jeg ikke havde set før.

Der blev fortalt røverhistorier, og grollefar kunne mange. Nogle af de lokale pubgæster fandt også stor fornøjelse i at deltage i festlighederne. Da det blev lukketid, mente grollefar absolut ikke festen skulle slutte. En lokal ”pintsapper” havde slået sig på siden af ham, og han så ud til at have det lystigt. Men alt får en ende, og også denne aften måtte slutte. Meget mod sin vilje blev grollefar overbevist om, at selv om han gerne ville forsætte, var det nok bedst at finde ombord i gode gamle **Grollen**.

Efter en ikke helt stabil gang, kom vi nu ombord. Grollefar ville absolut give en godnatøl, og vi fik da også en øl på bordet i salonen, men da sluttede festen for grollefar. Han fald i søvn ind over bordet, og jeg fik ham balanceret hen på sofaen, inden jeg selv gik til køjs. Søndag morgen så jeg ikke noget til grollefar. Først ligefør middag, kaldte han på mig. Vi skulle have vores lille formiddagsmøde. Jeg havde ellers tænkt mig vi kunne gå på pubben og holde møde. Da jeg foreslog dette, kunne jeg godt se på udtrykket i grollefar’s ansigt, at det kunne der ikke være tale om. Han syntes dog det havde været en hyggelig aften, men styrmand, det taler vi ikke om til andre, folk kunne jo få sig nogle tanker.

Julen nærmede sig efterhånden, og den faste styrmand var stadig syg. Jeg gik nu lidt hårdt til grollefar. Jeg sagde til ham, at jeg ikke rigtigt troede den historie med den faste styrmand. Grollefar måtte nu også indrømme, der var ikke nogen fast styrmand. Han ville gerne have jeg blev ombord, vi klarede det jo meget godt. Og nok engang blev der lagt lidt på hyren, og han fortalte

om en rejse fra Norge til Spanien efter nytår, som han meget gerne ville lave. Han forsikrede også, at hvis jeg tog denne rejse med, skulle han nok få fat i en styrmand til at afløse mig. Så kunne jeg jo se om jeg ville tilbage efter endt ferie. Vi sluttede af med en last foderstof til Korsør lige før julen. Herefter skulle vi sejle til Marstal, hvor skibet skulle ligge til lasten i Norge var klar.

Vi lossede i Korsør, og tæt ved lå der et værtshus der hed "Broen". Her fik jeg aftalt med værten, at vi kunne holde julefrokost når vi var udlosset. Det var grollefar ikke meget for, han ville hellere sejle til Marstal straks efter udlosning. Da jeg nu tilbød at betale halvdelen af julefrokosten, gik han med til det. Besætningen syntes også godt om ideen. Vores kokkepige foreslog, at vi skulle købe en julegave til grollefar. Hun blev sendt i byen, og købte en striketrøje til den gamle skipper. Aftenen forløb fint. Vi fik god mad, og en del af de våde varer røg indenbords. Da kokkepigen overrakte grollefar hans julegave med et kys på kinden, måtte den gamle sømand knibe en tåre. Det havde han ikke drømt om vi kunne finde på. Men det var nu vores måde at vise ham, at selv om han nok var lidt trekantet, så holdt vi jo af ham. Næste morgen sejlede vi til Marstal og vi rejste alle hjem for at holde jul.

Vi mødtes alle igen en af de første dage i det nye år. Sejlede til Stavanger i Norge, hvor vi lastede til Bilbao i Spanien. Efter udlosningen, lastede vi en ankerkæde i Bilbao, tilbage til offshore værftet i Stavanger. Her afmønstrede jeg i slutningen af januar 1987.

Selv om **Grollen** var en gammel skude, og Grollefar ikke helt almindelig, så var det en anderledes, og i mange henseender mere behagelig måde, at sejle coaster på. Der var ikke den samme kamp som med et rederi, der godt kunne være lidt af en pestilens. På **Grollen** var rederen selv ombord, og selv om der blev sparet hele vejen rundt, det var ikke en Marstaller for ingenting, så manglede der ikke noget. Man kunne bedre forholde sig til besparelser, når man kunne diskutere dem med en ligestillede, som også selv skulle leve med dem. Her skulle man ikke først gennem et rederikontor med et krav om fornyelse. Her kunne rederen, med egne øjne, selv se hvad man mente. Der var ikke flere folk som skulle involveres i en beslutning. Det var dog ikke en form for sejlads, jeg ville forsætte med. Jeg kom aldrig ud at sejle med **Grollen** igen, men vil altid mindes tiden ombord hos Grollefar, som en rigtig god oplevelse.

Golfkrigen & Våbensejlads - 1987

Efter afmønstringen fra **Grollen**, blev der tid til lidt ferie. Og til at kigge på hvad der havde rørte sig inden for coasterfarten. Siden jeg var mønstret ud i sept. 1986, var problematikken omkring våbensejladser yderlig tiltaget, og havde nu fået andre dimensioner. Men ikke nok med, at pressen, politikerne, og Sømændenes Forbund gjorde livet surt for en del coasteredere. 1986 skulle også vise sig, at være et katastrofalt år for de rederier der stadig drev coasterfart, uden at fragte våben. Fragtmarkedet havde i året været helt i bund. Og mange havde svært ved at få økonomien til at hænge sammen. Hvor man i 60erne og 70erne, ikke syntes at kunne bygge coastere nok, og der var fragt til alle, var situationen nu nærmest vendt 180 grader. Fragtmarkedet for de mindre coastere, var til tider, nærmest en katastrofe.

Ang. våbensejlads, blev fokus nu rettet mod danske skibes sejlads med våben, til krigen mellem Iran og Irak. Denne krig, som startede i 1980, var pludselig blevet et meget interessant emne. At interessen først kom seks år efter krigens start, virkede ret påfaldende. I hele den seks års periode, havde danske skibe besejlet den Persiske Golf, hovedsagelig tankskibe. Men også skibe med våben. I pressen, havde der i årene været enkelte artikler omkring sejladsen i Golfen, men ikke noget der var slået stort op. Men pludselig, i slutningen af oktober 1986, slog sømandsbossen Preben Møller Hansen til. Den 30. oktober, sendte han en telex til industriminister Niels Wilhjelms med følgende ordlyd – ifølge Ekstra Bladet.

- Jeg undskylder, at jeg henvender mig til dig på denne måde, men det er nødvendigt. Der står menneskeliv på spil.

*Jeg har helt sikre oplysninger om, at **Marie T. H.** tilhørende Svendborg Enterprise er på vej til Bandar Abbas med en ladning våben fra Talamone i Italien og Piræus i Grækenland.*

Jeg er vidende om, at de irakiske myndigheder og andre, der støtter Irak i krigen mod Iran, kender til skibet og dets last. Det medfører, at vi kan forvente et angreb på det danske skib med de uhyggelige følger, det får.

Jeg vil opfordre dig til at sende et telegram til skibet og anmode det om at vende om. Det haster.

Det satte gang i ministeriet. De rettede en henvendelse til rederiet. Og kort tid efter meddelte skibsreder Ebbe Folkmar fra rederiet Svendborg Enterprise, at skibet var stoppet.

Man må sige, den gode sømandsboss var nok engang lykkedes med at lave rav i gaden. Dagen efter, også i Ekstra Bladet, var det rederiet Mærsk, der stod for tur i sømandsbossens udhængsskab. Her udtalte han følgende:

- A. P. Møller har måske fået opgaven at koordinere transporten af store mængder amerikanske våben til Iran, som betaling for løsladelse af amerikanske gidsler. Vi kan ikke bevise det, men det er helt klart, at det er en stor og stærk organisation bag det her. Måske A. P. Møller. Rederiet har i mange år haft et meget tæt forhold til den amerikanske marine, og bl.a. solgt skibe til den.

Grunden til denne mistanke fra sømændenes side var følgende. Et ikke danskflagede Mærsk skib, med en ikke dansk besætning, var "forsvundet" for sømændenes efterretningstjenestes skarpe øjne. Skibet var sejlet fra Dubai den 29. oktober, og vendt tilbage til Dubai den 1. september. En, efter sømændenes mening, skjult sviptur til Bandar Abbas i Iran. En talsmand fra rederiet Mærsk udtalte, at det var en helt almindelig tur, som indgik i skibets normale sejlplan!

I samme artikel udtalte sømandsbossen, at han ikke var overrasket over de seneste dages afsløringer af, at danske skibe sejlede med amerikanske våben til Iran.

*- Det er kun hvad, man kan forvente sig af den gangster, der sidder som USA's præsident. Han bruger søfolkene som kanonføde. Hvis **Marie T. H.** havde fået lov til at sejle til Bandar Abbas i Iran, så var det blevet bombet. Det er stensikkert. Får sådan en lille møgæske et par perler, går den til bunds med det samme.*

Vi er gået i gang med at optræve den her affære, for at afsløre Ronald Reagans dobbeltspil. Han skaber risiko for en tredje verdenskrig for at redde nogle gidsler. De våben som bliver sendt til Iran vil dræbe i tusindvis af mennesker. Det rigtige havde været at forhandle sig frem til at få gidslerne frigivet, og eventuelt give politiske indrømmelser. Så havde han været en statsmand. Udtalte Preben Møller Hansen.

De gidsler, som våbnene til Iran muligvis skulle være betaling for, var amerikanske og franske gidsler som sad fanget i Libanon, taget af den fanatiske terrororganisation "Islamisk Jihad" som styres fra Iran. Men den gode sømandsboss var ikke sådan at bide skeer med. Nu havde han fået mediernes opmærksomhed, og den skulle ikke mistes, sådan lige med det samme.

Den 14. november skrev Ekstra Bladet – **Reagan håner danske sømænd.**

USA's præsident Reagan havde samme morgen holdt en tale til nationen, og havde indledt denne tale med følgende latterliggørende replik om de danske våbentransporter.

- Jeg ved at i, i den seneste tid, har læst, set og hørt mange skrøner, tilskrevet danske søfolk, unavngivne observatører i italienske og spanske udskibningshavne og ikke mindst embedsmænd i min regering. Well, nu skal i høre, hvad der egentlig er foregået fra en kilde i Det Hvide Hus, og i kender vel alle sammen mit navn...

Reagan fortsatte sin tale, og indrømmede blankt, at amerikanske våben blev, og forsat ville blive sendt til Iran. Ikke for at løskøbe amerikanske gidsler i Libanon, som det var blevet sagt, men i et forsøg på at skabe et venligt forhold til Iran.

Den hånende bemærkning om "unavngivne observatører i en italiensk havn", var direkte rettet mod de medlemmer af Sømændenes Forbund, der den 30. oktober, fik stoppet den danske coaster **Marie T. H.** Da Ekstra Bladet kunne fortælle sømandsbossen, at hans forbund havde fundet plads i Reagans tale, lød han til at være imponeret.

- Jeg havde naturligvis ikke ventet, at Reagan havde taget os med i sin tale. Det kan alene betyde, at han viser os respekt – at det, vi afslører, er rigtigt!

Reagan må sige, hvad han vil – skidt med det – hovedsagen er, at hans våbentransporter er blevet afsløret.

Nu havde sømandsbossen vejret blod. Den 15. november kom Ekstra Bladet med et nyt skud fra bossen.

Sømandsbossen raser mod USA's præsident: Stil Reagan for retten.

Denne overskrift uddybede sømandsbossen med følgende udtalelse til avisen:

- Vi har haft kontakt med flere amerikanske aviser og tv-selskaber i dag, og de siger, at befolkningen er rystet over de afsløringer der er kommet frem.

To amerikanere er blevet idømt lange fængselsstraffe for ulovlig våbenhandel med Iran. Konsekvensen må nu blive, at Reagan selv stilles for retten for at have solgt våben til det styre, han selv har udråbt som det værste morder- og forbryderregime.

Reagan benægtede, ifølge artiklen, al kendskab til storstilede leverancer af amerikanske våben til Iran. Og skulle have udtalt – Historier om våbenleverancer på danske skibe er ret spændende. Men ikke ét ord er sandt.

- Vi havde kendskab til, at mindst 60 våbentransporter til Iran inden for de sidste syv år, er udført af danske skibe, fortæller forbundssekretær Henrik Berlau til avisen.

- og det er meget påfaldende, at danske skibe har leveret våben samtidig med, at amerikanske gidsler er blevet frigivet.

*- Benjamin Weire blev frigivet 14. september 1985. På samme tid leverede de danske skibe **Arktis Pride** og **Arktis Bay** våben til Iran.*

*- Lawrence Jenco blev frigivet 26. juli 1986. Da leverede skibet **Else T. H.** en sending våben til Iran.*

*- Dansk-amerikaneren David Jacobsen slap ud af terroristernes klør den 2. november i år. På dette tidspunkt leverede coasteren **Morsø 26** containere propfyldt med ammunition fra den israelske havneby Eilat til den iranske havneby Bandar Abbas.*

Ovenstående ifølge sømandsforbundet. Ifølge Reagan lodret løgn.

Reagan erkendte dog, at en mindre flyladning amerikanske våben og reservedele var leveret til Iran. Til den islamiske junta, som han selv havde fordømt som et rent terror-regime, der på ingen måde kunne forhandles med. og, som han på det kraftigste havde advaret andre lande mod at sælge våben til! Det fremgik også af artiklen, at USA i halvandet år hemmeligt havde ført forhandlinger med det gale præstestyre, der stadig gennem Islamisk Jihad i Libanon holdt 17 mennesker, heraf seks amerikanere som gidsler. Reagan benægtede, at have ladet sig presse til forhandlinger for at få gidsler frigivet. Han skulle have udtalt.

- Vi ønsker at forny forbindelsen til Iran for at være medvirkende til at afslutte den seks år lange krig mellem Iran og Irak, for at få afskaffet statsstøttet terrorisme, og for at få frigivet gidslerne.

Både Ekstra Bladet, og andre store danske aviser, havde den følgende tid flere afslørende artikler omkring hele problematikken med våbentransport til Iran/Irak krigen.

Den megen omtale, kunne politikerne selvfølgelig ikke lade gå upåagtet hen. De blev nødsaget til at foretage sig noget. De omtalte afsløringer var jo i høj grad politisk sprængstof. Og ikke mindst Preben Møller Hansen, engang af en journalist kaldet - Herluf Trollegades svar på Humphrey Bogart – havde sat fut i debatten.

Politiken bragte, søndag den 23. november 1986, en stor artikel med overskriften:

Forbud mod våbensejlds vil torpedere dansk søfart – Ny lov vil gøre det umuligt at chartre skibene ud, mener skibsrederne.

Af artiklen fremgik det, at regeringen i slutningen af november 1986, ville blive afkrævet en lovgivning, der skulle forbyde danske skibe og andre transportmidler, at bringe krigsudstyr til krigsførende lande. Dette var fremsat af et folketingsflertal, med socialdemokratiet i spidsen.

Hermed havde Preben Møller Hansen med sin "bombe" af en telex til industriministeren opnået hvad han ville. Nemlig at skabe et politisk klima, hvor et lovforslag mod våbentransporter sandsynligvis kunne gennemføres. Han havde tidligere, den 15. august, i et brev til ministeren

foreslået et forbud mod våbentransport. Men åbenbart ikke fundet den fornødne interesse for dette. Nu var der imidlertid kommet andre boller på suppen. Nu havde han, som beskrevet i artiklen, med sit talent for timing fået sat gang i en debat, der appellerede mere til følelser end den kolde fornuft. Artiklen afslørede også, at sømandsbossens alarmerende melding til industriministeren, både var forhastet og forkert!

Skibet, **Marie T. H.**, var ikke på vej til Bandar Abbas på det, i sømandsbossens telex, angivne tidspunkt. Skibet lå i Piræus i Grækenland. De våben skibet havde lastet i Talamone i Italien, var ikke til Bandar Abbas, men til Israel. Skibet skulle åbenbart laste våben i Piræus, til Bandar Abbas. Men havde på det angivne tidspunkt, ikke fået lasten ombord. Grunden var, at hele besætningen var afmønstret i Piræus, netop fordi de ikke ville sejle gennem Hormuz – strædet med våben til Bandar Abbas. Sømændenes Forbund, og Danmarks Rederiforening, havde den 24. oktober, erklæret Hormuz – strædet for krigszone. Dermed var hele Den Persiske Golf at betragte som krigszone. Det havde besætningen modtaget fra Lyngby Radio, på rejsen fra Talamone til Piræus. Og derfor valgt at afmønstre i henhold til Sømandsloven, som gav denne rettighed såfremt skibet skulle til en krigszone.

Ved at offentliggøre den "berømte" telex til ministeren, (telexen blev samtidig med afsendelse til ministeren, sendt til Ritzau Bureau, som straks sendte den videre til radio, tv, og dagbladene), havde sømandsbossen bragt sine medlemmers liv ombord på Marie T. H. i fare, ved at offentliggøre hvor skibet skulle hen med våbenlasten.

Nu kan man mene om sømandsbossen hvad man ville. Jeg personligt, har aldrig været imponeret af manden. Bevares, han var en farverig person, som havde et vis evne til altid at provokere. Hans måde at forhandle på var, efter min mening, ikke altid til medlemmernes fordel. Jeg syntes mere det gik på, at han skulle pleje sit ego.

Det syntes jeg hele tiden har fremgået af mandens aktiviteter gennem årene. Han har altid haft meget store drømme, og ditto armbevægelser. Men ikke ret meget af drømmene, er gået i opfyldelse. Til gengæld, har disse store drømme kostet de almindelig medlemmer af Sømændenes Forbund, en hulens masse penge. Bevares, de har til gengæld fået nogle lønninger som er rimelige. At også denne sidste aktion fra sømandsbossens side, skulle vise sig at være en gang hyklerisk og politisk manipulation, kan vel ikke komme bag på nogen.

Den "berømte" telex til industriministeren, blev sendt præcis en uge før bossen skulle til et stort møde i Budapest i TUI (Transport Union International), en organisation af kommunistisk dominans, som fortrinsvis opererede i statslig regi i østlandene. Og bossen blev i denne forening valgt til vicepræsident. I en sådan forsamling var det jo lidt af et scoop at kunne fremstå – som manden der havde afsløret de grumme våbensejladser til Iran. Og ikke mindst, at USA's præsidents havde reageret på det. Det må virkelig have givet pote så det battede, i de kredse!

For mig at se, havde Preben Møller Hansens fremturen i debatten om våbensejladser, intet med en forbundsformands faglige interesse for sine forbundsmedlemmer at gøre. Det var en excentrisk, og magtliderlig mands enegang for, med alle midler, at fremhæve sit ego. Også om det skulle ske på bekostning af de medlemmer, som havde valgt ham til formand.

Julefreden sænkede sig nu over det ganske land, og alt åndede tilsyneladende fred og ro. Men knap var der taget hul på det nye år, 1987, før debatten om våbensejlads igen var et varmt emne. Landets politiker havde travlt med at få et lovforslag op at stå. Et lovforslag, som gerne skulle forbyde våbensejlads.

Men der kom lidt malurt i politikernes bæger, om at være moralens vogtere. I slutningen af januar, kunne flere aviser afsløre en lidt pinlig kendsgerning. Det radikale Venstres ordfører for skattelove og menneskerettigheder, Bernhard Baunsgaard, viste sig at være partsreder for en af de "grumme" coastere, der sejlede våben og krigsmateriale til mellemøsten. Siden 1985, havde han været medejer af coasteren **Mette Riis**, som kort forinden, meddelelsen om Baunsgaards medejerskab kom frem, havde losset våben i Saudi-Arabien, sandsynligvis til Iran.

Se, det var jo lidt af et hak i tuden på hele den politiske holdning. At det skete samtidig med at udenrigsministeren, på sit statsbesøg i netop Saudi-Arabien, havde beklaget de danske våbentransporter, gjorde jo ikke miseren mindre. Eller, at Baunsgaard netop i Folketinget havde støttet det socialdemokratiske forslag, som skulle forbyde al våbensejlads på danske skibe til andre end Nato-lande og Norden.

Av min arm, det var ikke så godt. Bernhardt Baunsgaard udtalte til Jyllands Posten, at han ville protestere til skibsreder Niels Riis Christensen i Svendborg, som var reder for skibet.

- Jeg gik ind i partsrederiet for at støtte dansk skibsfart. Og jeg spurgte skibsreder Riis Christensen, om skibet skulle sejle med våben. Han forsikrede mig om, at det skulle skibet ikke, sagde Baunsgaard til avisen. Rederen havde nu en lidt anden udlægning. Han hævdede, at han kun havde lovet, at skibet ikke ville sejle med "ulovlige laster". Hermed mente han, at skibet ikke skulle sejle våben til Apartheid-styret i Sydafrika. Han nægtede at have givet løfte om våbenfrit skib, for som han sagde, det er vi slet ikke herrer over.

Sømandsbossen var selvfølgelig ikke sen til at gribe denne godbid. Han mente sagen klart beviste, at politikerne var korrupte. Til Ekstra Bladet, den 31. januar 1987, udtalte han.

- Jeg har aldrig haft fidus til hverken Baunsgaard eller andre radikale politikere. De er netop gået imod et klogt forslag, der forbød danske skibe at sejle under bekvemlighedsflag, hvilket kunne standse våbensmugling med danske skibe. Nu har vi et konkret, reelt eksempel på, at danske politiker er korrupte plattenslagere. Baunsgaard er en spekulant i småskibe, der sejler med våben, krudt og kugler.

Som det fremgik, var det ikke kun landets skatteplagede småsparere, der kunne være med på vognen, om det tidligere så meget omtalte anpartscirkus. Alle kunne lokkes, når det drejede sig om at få del i de herlige skattefradrag. Jeg havde nu svært ved at tilslutte mig sømandsbossens påstand om et konkret eksempel på, danske politiker skulle være en flok korrupte plattenslagere. Derimod vil jeg gå med til, at der i dansk politik herskede en ubredt naivitet og pladderhumanisme, i deres måde at behandle hele problematikken omkring våbentransport på. Baunsgaards fadæse med at være partsreder, blev selvfølgelig afsløret på et uheldigt tidspunkt. Og hans påstand, om at han gik ind i partsrederiet for at støtte dansk skibsfart, virkede temmelig søgt. Jeg var fuldstændig overbevist om, at han, som alle andre, der hoppede på den galej, gjorde det for økonomisk vinding. Men jeg mener nu ikke, det gør ham til en plattenslager af den grund. Derimod havde jeg efterhånden fået opfattelsen af, at alle under en hat, der ikke sympatiserede

med Preben Møller Hansens til tider meget platte udtalelser, pr. definition, var at betegne som værende korrupte plattenslagere.

Senere prøvede Baunsgaard at komme af med sin anpart på 328.000 kr. Han skrev et brev til de øvrige partshavere i skibet, og bad om lov til at sælge sin anpart øjeblikkelig. Det lykkedes ikke, de øvrige partshavere ville ikke give denne tilladelse. Denne modstand fra de øvrige partshavere, skulle måske ses i lyset af, at skibet ikke havde givet den forventede indtjening, og derfor sejlede med underskud på regnskabet. Ifølge partsrederikontrakten var det muligt for Baunsgaard, at sælge sin part pr. 1. januar 1989. Og det uden den fornødne accept fra de øvrige partshavere. Man må formode, at Baunsgaard benyttede sig af denne kattelem, og kom af med sin part.

For mit eget vedkommende, havde jeg dæleme fået noget at tænke over. Jeg havde, da jeg sluttede på stålværket, besluttet mig for at søge ud i lidt større coastere. Jeg syntes ikke de mindre coastere bød på den helt store udfordring. Der blev efterhånden også færre af dem, da udviklingen krævede større, og mere moderne tonnage.

Størsteparten af de tilbageværende mindre coastere, var efterhånden også ret nedslidte. De udsigter, fragtmarkedet i Europæisk fart bød på for de mindre coastere, var mildest talt ikke gode. En anden, og ikke mindre væsentlig faktor var, bemanningen i de mindre coastere. En typisk besætning bestod af skipper, styrmand, og tre ubefarne søfolk. En del rederier havde dog erstattet den ene ubefarne sømand med en unglyk. Uanset hvordan sammensætningen var, havde skipper og styrmand rigeligt at se til.

Der var typisk ikke ansat maskinpersonel. Maskineriet skulle passes af skipper og styrmand, som begge havde duelighedsbevis i motorpasning. Var der problemer i kabyssen med madlavningen, forventedes det også her, at enten skipperen, eller styrmanden tog sig af dette. Jeg havde gode kollegaer, som sværgede til denne form for sejlads. Og dem respekterede jeg selvfølgelig. Men jeg var ikke interesseret i det, og slet ikke med den situation som småskibsfarten befandt sig i.

De rederier, som havde større skibe og sejlede på langfart, var selvfølgelig også præget af situationen på det internationale fragtmarkedets voldsomme konkurrence om fragterne. Men der blev forsat bygget nye, og større coastere. Og der var stadig muligt at få hyre i disse rederier, selv om der efterhånden også var flere om buddet. Jeg kunne også godt tænke mig at sejle som skibsfører. Jeg havde efterhånden godt ti års erfaring som styrmand.

Men her var jeg underlagt den begrænsning, som mit sønæringsbevis som sætteskipper gav mulighed for. Selv om der var forlydender om at hæve sætteskippernes beføjelser til større tonnage, var vi stadig begrænset til 799 BRT som skibsfører. Jeg kunne selvfølgelig vælge at tage en skibsførereksamen, og dermed være ude over problemet med begrænsning. Det havde jeg nu ikke mod på. Og heller ikke økonomisk mulighed for. Så indtil videre var det styrmandshyre der stod på programmet. Jeg tog kontakt til rederiet Elite Shipping i Hellerup. Jeg var vel vidende om, at dette rederi havde sejlet en del med våben til Den Persiske Golf, og sikkert også andre destinationer. Men det havde jo efterhånden de fleste rederier, der sejlede uden for Europæisk fart. Og min holdning til at sejle med våben, havde ikke forandret sig. Så længe det ikke var

ulovligt, havde jeg ingen moralske skruler ved at sejle med våben. Selvfølgelig påvirkede den megen omtale af våbensejladsen mig.

De beretninger jeg hidtil har beskrevet omkring våbensejlad m.m., var uddrag fra diverse avisers artikler, og presseomtale generelt. Jeg havde på daværende tidspunkt ikke selv deltaget i våbensejlad. Derfor kunne jeg, af gode grunde, ikke stå inde for sandhedsværdien i beretningerne.

Men med mit interne kendskab til søfart, mener jeg at være i stand til at skelne skidt fra kanel. Og langt hen af vejen har jeg tiltro til, at journalisterne er rimeligt godt inde i deres stof. Derfor mener jeg også at artiklerne, jeg referer til, beskriver fakta meget godt. Men den fulde sandhed omkring de beskrevne hændelser, kendes jo af gode grunde, kun af de mennesker der var involveret i sejladserne.

Jeg forstod simpelthen ikke de politikere, der var så forhippede på at score billige point med deres holdning til våbensejlad. Våbenindustrien var, og er forsat, en af verdens helt store industrier. Og som al anden form for industri krævede det, at dets produkter blev transporteret rundt omkring i verden. Og, da de fleste våben som regel blev brugt i forbindelse med krig, eller krigslignende konflikter, var transport til disse steder en nødvendighed, hvis våbenindustrien forsat skulle bestå.

Danmark har også sin del af våbenindustrien. Tidligere havde vi en ret stor våbenfabrik, som fremstillede maskingeværer og maskinkanoner. Denne fabrik hed dansk Industri Syndikat, i folkemunde – riffelsyndikatet, og deres maskingevær, kaldet jomfru Madsen, blev fremstillet i stort antal, og blev eksporteret til mange lande.

Da Danmark blev besat af Tyskland i 1940, blev riffelsyndikatet overordentligt vigtigt for tyskerne. De lagde beslag på produktionen til deres eget brug. I 1944 sprængte modstandsgruppen BOPA riffelsyndikatet i luften under en stor sabotageaktion. Hermed ophørte produktionen, men maskingeværet var i brug i dansk forsvar frem til midten af 1960'erne. Og endnu senere i lande som Portugal, og flere sydamerikanske lande. Dette er selvfølgelig historie, og har ikke ret meget med nutiden at gøre. Men også i den nutidige våbenindustri, ligger Danmark sandelig ikke på den lade side. Nu er det bare ikke maskingeværer der produceres i våbenindustrien, men enkelte komponenter bl.a. elektronik, som indgår delvis i moderne våbensystemer. Det er ikke synligt, og derfor ikke kendt. Men dæleme, er det en industri der giver mange penge. Og det foregår med de selvsamme politikers velsignelse, som vil forbyde danske skibe at transportere våben!

Sagde man dobbeltmoral, eller var politikerne virkelig så naive og blåøjede, at de ikke var i stand til at se realiteterne i øjnene! Man kunne måske også udlægge det, som noget jeg engang så på en frise på Christiansborg. Der stod "Det er ikke alle høns, der kagler, der lægger et æg". Jeg havde under alle omstændigheder meget svært ved, at tage politikernes behandling af sagen alvorligt.

Da hovedparten af våbenindustrien er koncentreret på nogle globalt beliggende steder, som er helt afhængig af transport af søvejen, ligger der her et helt naturligt marked for internationalt søfart, at beskæftige sig med. Derfor anså, og anser jeg forsat, ikke sejlad med våben værende anderledes, end al anden transport til søs. At krig og væbnede konflikter er et onde, som de fleste mennesker sikkert helst vil undgå, er der ingen tvivl om. Jeg så også helst, at hele verden kunne

leve i fred og fordragelighed. Men jeg er også realist, og må se i øjnene, at sådan fungerer verden desværre ikke.

Og som sømand, med hele verden som arbejdsplads, skal man være fandens heldig for ikke, på et eller andet tidspunkt, at komme til at befinde sig i et land, hvor der er enten krig, eller anden form for konflikt. Man kunne selvfølgelig som sømand vælge at sejle indenrigs, så var man over problemet. Man havde også mulighed for at sige fra, hvis ens skib skulle til et krigsområde. Det kunne man ifølge sømandsloven, uden at det havde økonomiske konsekvens for sømanden. Det var en ret alle søfolk havde, og som en del benyttede sig af.

Der havde på et tidspunkt også været folketingsforslag fremme om, at søfolkene skulle kunne sige fra, hvis skibet skulle sejle med en last våben. Det kom nu aldrig længere, end til forslaget. Men det, havde der været en hvis mening i. Som forholdene var nu, kunne man selvfølgelig altid sige fra hvis man, af den ene eller anden grund, ikke ville sejle med våben. Det havde bare den konsekvens, at man selv stod med regningen for at blive fritaget. Man skulle selv betale sin hjemrejse fra skibet, derudover skulle man også betale udgifterne med at få en afløser sendt til skibet. En udgift, de fleste ikke var interesseret i, eller for manges vedkomne, ikke kunne klare økonomisk.

Derfor havde jeg gerne set, at der var blevet lovgivet på netop dette område. Så kunne sømanden gøre op med sin egen overbevisning omkring våbensejlad, og ikke føle sig tvunget til at deltage i noget der var ham imod. Sådan blev det ikke. Politikerne var kun lydøre for totalforbud mod våbensejlad.

Samtlige faglige foreninger inden for søfarten, bortset fra Sømændenes Forbund, var ikke begejstret for den begrænsning, et forbud mod våbensejlad ville medføre. Et åbent brev blev sendt til folketingets medlemmer den 6. februar 1987.

Til folketingets medlemmer

Ad.: forslag til folketingsbeslutning om forbud mod våbentransporter.

De søfarendes organisationer har med opmærksomhed fulgt den debat, der har udviklet sig i medierne om danske skibes adgang til at operere på det internationale transportmarked.

Det er de søfarendes organisationers opfattelse, at Danmark ikke ensidig bør gennemføre foranstaltninger, der begrænser danske skibes operationsmuligheder, så længe der ikke eksisterer tilsvarende begrænsninger for andre landes skibsfart.

Enhver begrænsning vil være i strid med Danmarks hidtidige holdning i OECD og EF, hvor vi i årevis har kæmpet for en fri markedsadgang for skibsfarten.

Hvis man af den ene eller anden grund alligevel skulle overveje begrænsninger, bør regering og folketing henvende sig til FN- og/eller EF, og der rejse en diskussion om betimeligheden af visse transporter.

En begrænsning i dansk skibsfarts muligheder for at drive fri næring på verdenshavene, vil uværlig føre til væsentlige tab af indtægter for det danske samfund, og tab af arbejdspladser for danske søfolk.

Underskrevet af: Danmarks Skibsførerforening, Dansk Skipperforening af 1942, Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Sjø-Restaurations Foreningen.

Hvad var det så, der gjorde de små danske coastere, så attraktive i forbindelse med våbentransport?

Så man først på selve skibet, så var de mindre danske coastere særdeles velegnede til våbentransport. De var ikke særlig store, kunne komme ind i alle slags havne, også de mindre. De var i stand til at sejle på alle have, selv uden ret meget last ombord. Kunne foretage lange rejser uden ophold. Og var, i de fleste tilfælde, meget driftsikre.

For våbenhandlerne, var fordelene helt klart. De små coastere var meget billige i drift, i forhold til anden form for transport. Selv om penge, i forbindelse med våbenhandel, sikkert ikke betød ret meget i transportledet, må man vel gå ud fra, at også våbenhandlere helst vil have så meget udbytte til sig selv, som muligt. Så, selv om en våbenlast helt sikkert gav rederen en klart bedre fortjeneste, end en last appelsiner, så var det promiller i den samlede handel. Selv om der måske også, skulle gives en klækkelig bonus til de forskellige led i forbindelse med skibet. Hidtil havde transport med de danske coastere også foregået ret diskret. Sådan var det så ikke længere.

For ejerne/rederne af de mindre coastere, var fordelene lige så soleklare. Mange mindre redere havde det ret svært, rent økonomisk, i disse år. Fragtmarkedet var dårligt. Man havde ikke de store muligheder for at sælge sit skib. Også her var markedet meget dårligt. Selv om indtjeningen var dårlig, skulle der jo betales udgifter til skibet endda. Når man så blev viftet om næsen med en stor fragt for en våbenlast, kunne man vel godt forstå, at rederen slog til. Når det så var helt lovligt, var der jo ingen problemer forbundet med det. At der desværre var nogle, der ikke formåede at holde sig inden for lovens rammer, var selvfølgelig beklageligt. Men at kæmpe alle over en kam, som jeg syntes, både presse og politikere gjorde, var sgu ligeså beklageligt.

Men ikke kun våbensejlad, og den problematik det medførte, var hotte emner i 1986/87. Indenfor Dansk Skipperforening var man sandelig også leveringsdygtig i sjov i gaden. Her var "krudtet" dog af en lidt anden karakter. Selv om sprængeeffekten, måske godt kunne siges at have en hvis styrke. Forud for den ballade, der tog en vending i sidste halvdel af 1986, var der gået et længere forløb med interne stridigheder. Ikke mindst en, for at sige det mildt, ret diktatorisk og enevældig styrelsesform, udøvet af formanden for foreningen, var grunden til disse stridigheder. Jeg kan af gode grunde ikke give nærmere detaljeret beskrivelse af forløbet, da jeg ikke havde min gang i foreningen. Men sagen i korthed gik ud på, at formanden havde udvist en absolut kreativ omgang med foreningens midler. Foruden formanden, havde en såkaldt konsulent, også været en del af det kreative team. Jeg skal gerne indrømme, at på dette tidspunkt hvor dette cirkus stod på, var jeg ikke meget optaget af hvad der rørte sig i foreningen. Derfor vil jeg heller ikke udpensle begivenhederne mere detaljeret. Jeg har dog foretaget en del research i foreningsbladet Coasterfarten, men da Søfartens Bibliotek ikke lå inde med mere end et par numre af årgang 1986, blev denne research temmelig mangelfuldt.

Den 9. september 1986, indfandt en del af foreningens bestyrelse sig på foreningens kontor. Meningen med dette møde var, at få klarhed over formandens dispositioner, samt en gennemgang af foreningens papirer. Formanden blev anmodet om at tage ferie, og samtidig overlade foreningens nøgler og bankbøger i revisorens varetægt.

Sluttelig besluttede bestyrelsen på et ekstraordinært bestyrelsesmøde den 10. september 1986, at indgive politianmeldelse mod foreningens formand, og hans konsulent. Der forelå nu et større arbejde til foreningens bestyrelse med at få ryddet op, og ikke mindst prøve at få styr på det hele igen.

Arktis Pearl - 1987



Jeg havde søgt hyre i rederiet Elite Shipping, og fik svar fra dem midt i februar 1987. Elite Shipping var et af de nyere rederier, der var etableret i begyndelsen af 1980. Rederiet havde ry blandt os styrmænd for at være en god arbejdsplads, med orden i tingene.

Jeg blev inviteret til samtale på deres kontor i Hellerup, og fik en god modtagelse. Jeg blev orienteret om, at skibet **Arktis Pearl**, som ville blive det skib jeg skulle mønstre ombord på, hvis vi nåede til enighed, skulle

på en længere rejse. Muligvis med en last ammunition til Persergolfen. Man kunne på daværende tidspunkt ikke give de nærmere detaljer omkring lasten, da disse ikke var kendt. Jeg blev spurgt, om jeg havde noget imod at sejle med våben, når lasten var i overensstemmelse med lovgivningen. Vi diskuterede lidt frem og tilbage, og da det tilsyneladende var en hel regulær last, sagde jeg, det havde jeg ikke noget imod.

Jeg havde forinden mødet gjort op med mig selv, om mit standpunkt med hensyn til sejlads våben. Og jeg ville ikke lade mig diktere af de verserende debatter omkring dette emne. Jeg mente, at jeg nok selv var i stand til at tage et standpunkt. Jeg var også helt klar over, at rederiet sejlede med våben. Jeg indså derfor, at hvis jeg ville have hyre i rederiet, måtte jeg være indstillet på evt. at sejle med våben. Jeg følte det ikke som et pres der blev mig pålagt, men en beslutning jeg havde gjort op med mig selv.

Jeg blev orienteret om, at på grund af krigen mellem Iran og Irak var området en krigszone. Derfor skulle jeg, inden kontraktens indgåelse, sige fra, hvis jeg ikke ønskede at besejle et krigsområde. Da jeg ikke havde noget imod det, indgik vi en kontrakt. Hvis der inden jeg skulle mønstre, ville komme mere klarhed omkring lasten, så ville jeg selvfølgelig blive orienteret.

Den 16. februar 1987, dagen før mit møde med Elite Shipping, læste jeg i Ekstra Bladet en artikel om hvordan Sømændenes Forbund mente at de havde "forhindret dødssejlad med 4000 tons våben til Iran".

Af artiklen fremgik det, at et vesttysk skib med godt 4000 tons våben i lasten, dagen før var blevet stoppet, lige før det nåede Suez-kanalen. Våbentransporten var arrangeret af den danske skibsreder J. Poulsen i Korsør. De vesttyske myndigheder havde beordret skibet **Gretl**, til at gå til nærmeste EF-havn i Middelhavet.

Det var hensynet til de 12 søfolk ombord på **Gretl**, der havde fået det vesttyske trafikministerium og transportarbejderforbund til at gribe ind. Der var grund til at tro, at Irak vidste besked om transporten, og derfor ville sønderbombe skibet. Udover hensynet til besætningens ve og vel, var selve transporten i strid med vesttysk lov. Et vesttysk indregistreret skib, måtte ikke sejle med krigsmateriale, uden godkendelse fra regeringen i Bon. Den godkendelse havde skibsreder J.

Poulsen ikke. Han havde bare chartret **Gretl** til at sejle lasten, fra Setubal i Portugal, til Bandar Abbas i Iran.

- *Sejladsen er ikke ulovlig ud fra mit synspunkt, men jeg kender ikke vesttysk lov. I øvrigt er der vist ikke blevet bombet nogle våbenskibe dernede endnu*, sagde skibsrederen til Ekstra Bladet.

- *Vi ved alt om Finn J. Poulsen. Han sejler våben til alle, og han har gode kontakter. Han forsøger altid at tilsløre hvad han sejler med, ved at bruge udenlandske skibe og besætninger*, udtaler Henrik Berlau, sekretær i Sømændenes Forbund i Danmark. Det var forbundet, der tippede vesttyskerne om den dødsensfarlige våbentransport.

Samme artikel fortsatte med oplysningen om, at Folketinget den 20. februar skulle tage stilling til et lovforslag fremsat af socialdemokraterne. En lov, der netop skulle sætte en stopper for den slags transporter, der her var omtalt.

- *Våbentransport på skibe under udenlandsk flag vil også være omfattet af vore lovforslag*, sagde Ole Espersen, socialdemokratiet, til Ekstra Bladet.

- *Dansk skibsfarts renommé er ikke, hvad det har været i internationale kredse, fordi danske redere bliver ved med at sejle våben til lande i krig. Derfor håber vi, at lovforslaget går igennem*.

Under min samtale med folkene på Elite Shippings kontor, spurgte jeg, om det var denne last det drejede sig om. Det kunne man ikke hverken bekræfte, eller afvise. Rederiet havde tidligere samarbejdet med skibsreder J. Poulsen, men der forelå på nuværende tidspunkt ikke noget konkret omkring lasten til **Arktis Pearl**.

Jeg rejste hjem og gjorde klar til afrejse. Allerede dagen efter, den 17. februar, var Ekstra Bladet igen leveringsdygtig i hele to artikler omkring våbensejlad. En artikel omhandlede det danske skib **Jotun**, som havde lastet 400 tons bomber og ammunition, i den spanske havneby Santandér, bestemt for Irak. Dog skulle lasten officielt til Jordan, men ifølge det spanske kommunistparti var det helt åbenlyst, at den endelige destination var Irak.

Historien var leveret af det spanske kommunistparti, samt den spanske dagblad, El Pais. En partsreder for skibet, Claus Birch udtalte, at påstanden om at lasten skulle til Irak, intet havde på sig. Ifølge ham skulle lasten til Saudi Arabien, som ham bekendt ikke var i krig, og derfor var der intet ulovligt i transporten. Rederen vedgik dog, at der var eksplosivt materiale ombord på skibet. På et spørgsmål fra Ekstra Bladet, om hvorfor så mange danske skibe pludselig var kommet i søgelyset som våbenfragtere, svarede han.

- *Jeg kan ikke tale for andre rederier. Men Danmark er jo kendt som en god og dygtig søfartsnation. Vi har gode skibe og dygtige søfolk. Desuden betales transporter med eksplosivt materiale godt på verdensmarkedet. I øvrigt er det ikke farligere at sejle med end kartofler*.

Den anden af dagens "våbenhistorier" omhandlede jagten på det tyske skib **Gretl**. Her havde avisen Politiken overskriften – **Tysk klapjagt på dansk reders våbenlast**. Avisen kunne fortælle, at det vesttyske udenrigsministerium havde startet en sand klapjagt på våbenskibet **Gretl**, der skulle gemme sig et eller andet sted i Middelhavet. Af artiklen fremgik det, at lasten nu bestod 1400 tons ammunition med destination Bandar Abbas i Iran, og ikke 4000 tons våben som Sømændenes Forbund havde udtalt dagen før. Så, hvis ikke **Gretl** ligefrem havde hold loppemarked et sted i Middelhavet, hvilket man ikke kunne formode, var forbundets oplysninger ukorrekte.

Skibsreder Finn J. Poulsen fra rederiet J. Poulsen Shipping, som havde arrangeret og var ansvarlig for lasten, ville ikke fortælle hvor skibet befandt sig. Selv om de tyske myndigheder havde bedt om denne oplysning. Han begrundede sin tavshed om skibets position med, at det var af sikkerhedshensyn.

Derfor havde tyskerne nu bedt samtlige lande i Middelhavet om at være behjælpelige med at finde skibet. En talsmand fra det vesttyske udenrigsministerium, sagde følgende.

- Formentlig befinder skibet sig omtrent midt i Middelhavet, og hvis f.eks. Italien, Grækenland og Egypten vil lade deres kystbevogtningsskibe lede efter Gretl, kan det være en stor hjælp.

Først og fremmest har vi bedt Middelhavslandene om at tilbageholde skibet, hvis det går i havn. Vi beder de pågældende myndigheder om at undersøge lasten og beslaglægge den, hvis den virkelig består af ammunition. Foreløbig har vi kun fået svar fra Egypten, der har lovet, at Gretl ikke slipper gennem Suez-kanalen. Skibet vil blive stoppet i Port Said.

Skibets ejer, skibsreder Jürgen Stahmer fra Hamburg, og skibsreder Finn J. Poulsen, havde givet skibets kaptajn ordre på at blive i Middelhavet foreløbig. Skibsreder Jürgen Stahmer, skulle samme dag holde møde med regeringsrepræsentanter i Bonn.

Skibsreder Finn J. Poulsen udtalte bl.a. til Ekstra Bladet, at han ikke viste hvad der skulle ske med skibet. Det måtte blive den tyske reders afgørelse. Han, Finn J. Poulsen, havde bedt om at få garanti for at lasten ikke ville blive beslaglagt. Han havde, som transportør af lasten, ansvar for at lasten ikke ville forsvinde. Det kunne jo udløse et enormt erstatningskrav mod ham. Finn J. Poulsen vidste ikke, efter hvad han udtalte til avisen, hvad lasten var værd. Ekstra Bladet havde derfor spurgt en ekspert indenfor disse sager. Han sagde, at en last ammunition på 1400 tons formentlig kostede flere hundrede millioner kroner. Hvis lasten også bestod af f.eks. mortergranater, kunne værdien være op mod en halv milliard kroner.

Finn J. Poulsen mente ikke, han havde gjort noget forkert. På et spørgsmål fra avisen, om ikke han udsatte besætningen ombord på skibet for en stor risiko, ved at arrangere en sådan transport, svarede han nej. Begrundelsen var, at skibets rute ikke gik gennem områder hvor der fandt irakiske angreb sted. Bandar Abbas lå ikke i selve krigszonen. Om moralen i den slags transporter ville han slet ikke svare på. Men udtalte, at hans skibe tog de transporter der var på markedet. Han lagde ikke skjul på, at våbentransport til Iran var godt betalt. Han ville dog ikke sætte tal på, men nøjes med at oplyse at det gav nok 10 – 15 procent mere, end en tilsvarende transport af f.eks. fødevarer.

De næste dage fortsatte pressens omtale af sagen omkring våbenlasten ombord på det tyske skib **Gretl**. Selv om sejladsen til Iran var stoppet for skibets vedkommende, forlød det fra tysk side, at statsadvokaten i Hamburg ville forfølge sagen, som ville komme til at handle om forsøg på ulovlig våbentransport. Man var dog usikker på om ansvaret skulle placeres hos Finn J. Poulsen, eller hos den tyske ejer, Jürgen Stahmer.

Efterhånden begyndte jeg at tænke på, om det var den last der var tiltænkt **Arktis Pearl**, som jeg skulle mønstre inden længe. Ikke fordi det ville gøre nogen forskel i min beslutning om at mønstre skibet. Jeg var jo orienteret om, at skibet muligvis skulle laste krigsmateriale til Iran. Jeg talte med rederiet et par dage før jeg skulle rejse hjemmefra. Da jeg spurgte, om det var lasten fra **Gretl** vi

skulle laste, kunne man stadig ikke sige noget konkret. Men man kunne dog sige, at det muligvis kunne forholde sig sådan.

Jeg valgte ikke at sige noget om det i min omgangskreds. Jeg havde dog sagt, at jeg muligvis skulle en tur til den Persiske Golf. En af mine bekendt spurgte, om jeg ikke var bange for at sejle der når der var krig. Hertil svarede jeg, at jeg var ikke bange. Men ville selvfølgelig helst være fri. Jeg havde selvfølgelig gjort mig mange tanker omkring både, at skulle sejle til et krigsområde, og også omkring hele polemikken omkring våbensejlads i det hele taget.

Og selv om jeg helst var fri for at sejle i et krigsområde, var jeg ikke bange. Hvis jeg havde været det, havde jeg aldrig taget hyren. Jeg var overbevist om, at selv om der var en hvis fare forbundet med det, så var den til at leve med. Som jeg tidligere har skrevet, kunne jeg ikke acceptere den politiske holdning, og dobbeltmoral til våbensejlads. Jeg var helt overbevist om, at nok så meget lovgivning og forbud ikke ville ændre en døjt på, om danske skibe i fremtiden ville komme til at sejle med våben. Hvis det skulle lykkedes at gennemføre en lovgivning på området, ville de redere der beskæftigede sig med den form for transport, bare flage deres skibe ud under fremmed flag. Så kunne de gode politikere, og sømandsbossen, klappe i de små fedtede hænder, og selvfølgelig prale af at nu havde de vundet. Men hvad havde de vundet? De havde vundet en hel del arbejdsløse søfolks skæbne. De havde opnået, at ødelægge en betydelig del af den danske handelsflåde.

Det var, efter min mening, hamrende naivt at tro, at dansk omdømme ude i den store verden skulle blive bedre ved at forbyde våbentransport. Og endnu mere naivt, at tro et forbud ville gøre nogen forskel i krigshandlinger rundt omkring i verden. Transport af krigsmateriale var så stor en international forretning, at et nationalt dansk forbud overhovedet ikke ville mærkes. Noget helt andet var, at efterhånden som den megen internationale pressedækning af hele problematikken omkring våbensejlads bedte sig, kunne den meget vel blive en større fare for søfolks liv, end at sejle i krigsrisikozoner. Men det måtte vi jo som søfolk, så leve med.

Jeg nåede lige at få årets Tv-show med inden jeg skulle rejse. Den 25. februar, optrådte sømandsbossen, Preben Møller Hansen på slap line. Manden havde i foråret 1986 startet et parti, Fælles Kurs, og jeg formodede mening med udsendelsen var, at høre lidt om dette parti. Det havde måske også været journalisternes intention. Jeg havde også håbet på, man kunne få lidt at vide om sømandsbossens gesjæft som efterretningschef. Men i stedet fik man 35 minutters utallige beskyldninger mod alverdens mennesker, der ikke lige havde den samme mening som sømandsbossen. Til min undren, så jeg også kort et glimt af bemandingschef Torben Bernhoff, fra rederiet Elite Shipping. Jeg fandt aldrig rigtig ud af hans rolle i showet, men fik senere at vide, det var noget med en afpresningssag mellem rederiet og Sømændenes Forbund. Det var længe siden jeg havde moret mig så meget over, hvad der skulle have været en saglig debat. Og jeg må sgu sige, underholdnings værdien i denne udsendelse var helt i top. Men så var alt også sagt.

Den 2. marts 1987, mønstrede jeg som styrmand ombord på skibet *Arktis Pearl*, der lå i Bordeaux, i Frankrig. Vel ombord på *Arktis Pearl*, som skulle være min arbejdsplads de næste ca. fire måneder, fik jeg tid til at kigge mig lidt om. Jeg havde jo ikke arbejdet for dette rederi før, så der var en del jeg skulle sætte mig ind i fra starten.

Skibet var bygget på Nordsøværftet i Ringkøbing i 1984, så det var ret nyt. Det var af 499 typen, men målt efter nye mål, så det nu var 1557 Brt. Besætningen var på 9 mand i alt. Udover skipperen og jeg selv som styrmand, var der maskinchef, 1 mester, kok, samt en matros og tre ubefarne. Skipperen var en meget flink mand. Stille, rolig og ikke helt ung. Han var lidt skeptisk med hensyn til den kommende rejse. På dette tidspunkt vidste vi stadig ikke helt hvad det gik ud på, men at det ville blive en længerevarende tur vidste vi dog. Så der blev provianteret op til tre måneder, det var ca. den tid vi kunne have proviant ombord til. Olie og ferskvand blev også suppleret til maksimal beholdning. Snakken gik livligt i begge messer om aftenen. Maskinchef og kok havde kun kort tid tilbage af deres udmønstringsperiode, og var meget spændte på hvor de ville blive udskiftet. Hele besætningen var dansk. Det var før det blev almindeligt med udenlandsk besætning ombord i danske skibe.

Vi afgik Bordeaux den 3. marts kl. 1900 i ballast, og Portugal for ordre. Inden afg., blev vi af skipperen orienteret om, at skibet skulle laste en last IMO-gods fra et andet skib. Lastningen skulle foregå på søen, således at vi selv skulle sørge for stuvning og sikring af lasten.

Ligeledes blev de af besætningen der stod for afløsning, orienteret om, at de ville blive afløst inden den egentlige rejse blev påbegyndt. Det blev ligeledes påpeget at lasten skulle sejles til Iran, sandsynligvis syd om Afrika, og hvis nogen af besætningen ønskede at afmønstre inden skibets endelige afgang fra Europa, så ville blive arrangeret. Der henvises til sømandsloven, som giver hjemmel for afløsning ekstraordinært, når rejsen går til en krigszone eller andet lignende område.

Den 5. marts fik vi en orientering om hvad vi skulle laste, og fra hvilket skib dette skulle foregå. Skibet var tyske **Gretl**, som befandt sig i Cádizbugten. Vi passerer selv Cape Finisterre sidst på eftermiddagen, vejret var stille, med let dis. Maskinchef og kok skulle afløses, de havde næsten været en periode ombord. En af de ubefarne matroser ønskede også at komme af, inden vi begyndte på rejsen. Rederiet var indforstået med dette, men kunne ikke sige noget om hvornår, eller hvor de ville blive afløst. Snakken gik livligt ombord. Dem der skulle hjem, var lidt utålmodige og utilfredse med, at de ikke vidste hvornår de ville blive afløst.

Der blev etableret radiokontakt med **Gretl**, og vi skulle mødes sidst på eftermiddagen den 7. marts. Vejret var godt i området, ØSØ 3, men der var ret meget dønning, så her havde vi et problem. **Gretl** sejlede lidt rundt i området, men fandt ikke noget sted uden den generende dønning. Vi mødte dog **Gretl**, og vi fortøjede forsigtigt langs siden af den. Der var for meget dønning til vi kunne arbejde. Efter et kort møde med skipper og styrmænd ombord i **Gretl**, hvor vi diskuterede og planlagde vores videre operation, lod vi fortøjningerne gå.

Vi lagde os til ankers tæt ved **Gretl**, og afventede hvordan vejret ville være næste dag. Efter mødet med skipper og styrmænd på **Gretl**, kunne skipperen, og jeg selv, bedre overskue hvordan vi skulle gribe situationen an. Vi havde været lidt betænkelige ved hele dette foretagende, men bekymringen blev nu ikke mindre efter vi havde fået alle facts på bordet.

Godt nok havde vi været forberedt på, hvordan lasten så ud. Vi havde fra rederiet fået lastepapirer på telex, men papir er taknemligt. Nu hvor vi så hvordan skibene arbejder i søen, selv i meget lidt dønning, ville det blive et ret risikabelt foretagende vi skulle i gang med. Lasten bestod af 2803 paletter med granater, miner og ammunition, i alt 1374 tons.

Det største problem vi havde, var vejret. Der skulle være helt stille og ingen dønning når vi arbejdede, ellers var det for risikabelt. Dernæst havde vi ikke noget lastestyr, såsom palleløfter eller truck. Så slængene skulle landes ret nøjagtigt, for ellers kunne vi ikke få stuvet det forsvarligt. Maskinfolkene lavede nogle ruller til os, som vi brugte til at flytte pallerne med, men det blev et slidsomt job vi der havde påtaget os.

Den 8. marts, lettede vi anker kl. 0500. Vejret var stille, og kun ganske let dønning. Vi sejlede lidt rundt for at finde en god position, og kl. 0930 gik vi langs siden af **Gretl**.

Gretl var udstyret med to hydrauliske kraner der var placeret i bb side, men da vi lå højt på vandet (vi var i ballast), og **Gretl** også lå forholdsvis højt på vandet, var der ikke ret godt udsyn fra kranernes styrehus. Vi valgte at bruge vores bomme til lastning i første omgang. Det fungerede fint, og vi lastede til det blev mørkt kl. 20:00. Vi var enige om ikke at laste efter mørkets frembrud, da vi anså det for at være for farligt p.g.a. at dækslysene dannede skygger.

Vi lastede 115 tons den første dag, så der var lange udsigter. Vi blev liggende langs siden af **Gretl** natten over, da vejret var fint. Vi fik et par gode dage, hvor vejret artede sig. Dog blev vi stoppet på et tidspunkt af en Portugisisk patruljebåd. Vi blev beordret til at skifte position, uden de gav nogen egentlig begrundelse. Vores forehavende blev nøje overvåget, både af Portugisiske og Spanske flådefartøjer. De holdt sig dog i behørig afstand, uden at genere os. Efter de første par dage, kom nogle dage med ustadigt vejr. Vi prøvede flere gange at fortøje, men måtte opgive da dønningen var for kraftig.

Vi fandt efterhånden en rimelig rytme at arbejde i. Vi delte dagen i to vagter, og da vi kun lastede i dagtimerne, kunne vi arbejde uden det blev for belastende. Men det var hårdt arbejde, at bakse rundt med paletterne uden ordentligt værktøj. At skibet hele tiden var i bevægelse, gjorde det heller ikke nemmere. Problemet med vejret, kunne vi ikke gøre ret meget ved. Vi havde underrettet befragterne om, hvordan vi havde grebet sagen an, og at de måtte være indstillet på det ville blive en langvarig operation. Fra befragternes side, prøvede man at indhente tilladelse til, at vi kunne komme tættere på kysten, hvor dønningen ikke ville genere os så meget. Men det så ikke ud til det ville lykkes, at få denne tilladelse.

De første tre dage, havde vi lastet i alt 340 tons. Selv om det var et rimeligt resultat, så var der langt vej endnu, inden vi ville være færdige. Der fulgte nu nogle dage, hvor vi det meste af tiden lå til ankers. Der var for meget dønning, og det ville være uforsvarligt at arbejde. Vi prøvede flere gange at skifte position, men uden held. De få timer vi kunne arbejde i, gav ikke rigtig noget tilfredsstillende resultat. Vi fik nu besked fra befragterne, at vi havde fået tilladelse til at arbejde på en position ca. 10 sm. fra munden af river Tinto (indsejlingen til Huelva i Spanien).

Begge skibe sejlede nu til denne position. Her var der nogenlunde rolig sø, men det var også ved at være mørkt. Vi ankrede, og næste morgen var vinden frisket op igen. Der kom et par spanske orlogsfartøjer, som kaldte os op på radioen. De meddelte, at vi gerne måtte ligge til ankers, men ikke foretage nogen form for omladning. Så var vi lige vidt.

Vi havde efterhånden spildt 5 dage med at sejle rundt, og ikke kunne foretage os ret meget. Fra **Gretl** satte de nu deres redningsbåd i vandet, og sejlede deres skipper over til os. Vi fik diskuteret vores problem, og fik sat en fælles telex sammen til befragterne. Her gjorde vi rede for det uholdbare i vores dilemma, og bad dem lægge pres på de spanske og portugisiske myndigheder, så

vi kunne få et sted at færdiggøre vores operation. Vi påpegede også, i enighed, at alternativet kunne blive at vi var nødsaget til at sejle ned langs Afrikas vestkyst for der at finde ro til at arbejde videre. Denne løsning ville jo unægtelig betyde, både en forlængelse af operationen, men sandelig også store ekstra omkostninger.

Den 18. marts, efter vi havde haft nogle få timer at arbejde i de foregående dage, skiftede vinden igen. Vi blev liggende til ankers, og besluttede, i samråd med skipperen på **Gretl**, at sende nok en telex til befragterne og rederiet. Her skrev vi, at begge skibe var enige om at indstille videre forsøg på lastning, da vi anså det for at være for farligt under de givne omstændigheder. Det blev besluttet, at **Gretl** næste dag skulle sejle til en position tæt på den spanske by Cadiz. Her ville en båd fra havnen møde **Gretl**, og de folk der skulle hjem ville blive skiftet på denne måde. Der skulle også arrangeres proviant, til både **Gretl**, og os. Vi blev liggende på ankerpladsen, efter at maskinchefen og kokken som skulle hjem, blev overført til **Gretl**, som sejlede til Cadiz.

I løbet af eftermiddagen den 20. marts, vendte **Gretl** tilbage med de nye folk, proviant, og ikke mindst post hjemmefra. Vi fik de sidste nyheder, og der var en hel del skriveri omkring hvad vi foretog os. Men det var jo begrænset, hvad man kunne få ud af et par aviser. Men jeg havde allieret mig hjemme med en kammerat, som ville gemme hvad der måtte komme af avisstof omkring vores forehavende.

De nye folk var, maskinchefen og hans kone, som skulle med på rejsen som kok. Matrosen, som i første omgang ønskede at afmønstre, havde fortrudt og ville forsætte ombord. Kokken, som ikke havde sejlet tidligere, var vi lidt spændte på reaktionen fra. Men hun skulle vise sig, at klare turen forbavsende godt. Skipperen og jeg havde talt lidt om dette arrangement, og var ikke helt vilde med at skulle have en kvinde med på turen. Men heldigvis gik det godt.

I mellemtiden havde befragterne igen fået tilladelse til at forsætte operationen, tæt under kysten ved Sahto Antonio. Dette var på grænsen mellem Portugal og Spanien. Vi ankrede kun ca. 3 sm. fra land, og her var sø og dønning til at have med at gøre. Vi havde ikke ligget længe, før der kom nogle lystsejlere ud og studerede os. Det bekymrede den tyske reder, som var kommet ombord på **Gretl** i Cadiz. Han havde været ombord hos os, og kunne berette om en massiv presseomtale, både i tyske og danske aviser.

Inde på kysten var der en del store hoteller, og turisterne har sikkert undret sig over, hvad vi lå og lavede. Der kom en telex fra befragterne, om vi ikke kunne male vores rederinavn på skibssiden over. Rederiets navn stod malet med store bogstaver på begge sider af skibet. Nu sendte vi en telex, og gjorde både befragter og rederi klart, at det der gjaldt om nu, var at få lastet dette forbandede skib. Så vi kunne sgu ikke afse mandskab til at male også.

Alle var efterhånden ved at være godt trætte af situationen, og havde kort lunte. Der skulle ikke siges meget forkert, før der kom en kraftig reaktion. Det forstod rederiet åbenbart også, vi hørte ikke mere omkring malearbejde. Arbejdet forsatte til den 23. marts sidst på eftermiddagen. Da måtte vi indstille operationen nok engang. Vi havde fået telex fra rederiet, at myndighederne beordrede os til at flytte længere væk fra kysten. Begrundelsen var, at der var en eftersøgning i gang efter et forsvundet fly. Der var også et par orlogsfartøjer, der lå og sejlede rundt i området. Så vi gik et godt stykke ud fra området, og lå og drev til næste morgen. Da ankrede vi igen, og forsatte operationen. Selv om vi ikke helt slap for dønning de sidste dage, så forsatte vi. Nu skulle

det overstås. Den sidste dag, var alle i gang. Og vi fik hjælp af besætningen fra **Gretl** til den sidste stuvning.

Endelig, den 28. marts, var vi færdiglastet kl. 19:00. Tre ugers nervepirrende, og besværligt arbejde var overstået. Det havde været en drøj omgang, men nu var den del af jobbet overstået.

Vi holdt en lille afskedsceremoni med besætningen på **Gretl**. De var meget lettede over, det endeligt var slut. For dem havde det været lidt af et mareridt, og vi forstod godt deres lettelse. For vores vedkommende var der stadig lang vej endnu. **Gretl** skulle til England, og vi skulle videre til Portimao red. Portimao er en Portugisisk havneby, på sydkysten af Portugal. Her ankrede vi på reden for at lave uklarering. En agent kom ud til os i fiskerbåd for at lave de fornødne papirer. Lasten blev synet, og godkendt. Vi skulle have lavet det sidste sikring i lastrummet, inden den lange sejlads syd om Afrika.

Den 29. marts, kl. 10:30 lettede vi anker fra Portimao red. Vi havde fået lavet de sidste afsprosninger i lastrummet. Afskiberne havde været ombord for at lave de endelige dokumenter. De kom ud med en fiskerbåd fra Portimao. Næste stop for vores vedkommende, var St. Vicente på Cape Verde øerne. Her skulle vi bunkre olie, ferskvand og proviant.

Turen sydpå langs Afrikas vestkyst gik fint. Vejret var godt, med nordlig vind af varierende styrke. Vi fik opgjort de skader vi havde fået på skibet under operationen. Heldigvis var der ikke sket større skader, men nogle indrykninger og bøjede gelændere havde vi ikke undgået. Skibssiderne så ikke godt ud, men det var mest afskrabet maling det her drejede sig om. Og det kunne vi ikke rigtig gøre noget ved, så længe vi var på søen. En gennemgribende rengøring blev også sat i værk. Og efter nogle dages arbejde, kunne vi begynde at slappe lidt af og nyde sejladsen.

Den 5. april, tidlig om morgenen ankom vi til St. Vicente. Vi kom ind til bunkerkaen straks ved ankomst. Jeg havde indtryk af, at man fra rederiet havde gjort et godt stykke "smørearbejde" hos myndighederne. Der var ikke nogen problemer, alt gik som "smurt", og vi fik fyldt op på alle hylde. Der blev også tid til en lille tur på kajen, for at strække benene lidt og komme væk fra skibet for en kort stund. Omkring middagstid var vi igen klar til at sejle. Det var sidste stop inden den endelige destination, Bandar Abbas, i Iran.

Efterhånden nærmede vi os ækvator. Vinden, som der ikke var så meget af, skiftede til SØ. Det satte ind med kraftige regn og tordenbyger, og i disse byger var der meget kraftige vindstød. Men det var heldigvis kun af kortere varighed. Temperaturen steg til omkring 30 grader, så det var ikke varme vi manglede. Efterhånden faldt der helt ro over skibet.

Vi passerede ækvator den 11. april, kl. 17:10. Vi holdt ikke egentlig ækvatordåb, som ellers var en tradition i skibene. Men vi holdt en lille fest om aftenen, med lidt ekstra god mad og en enkelt øl.

Den 27. april, nåede vi det sydligste punkt på rejsen 36 grader, 39 min. Syd – 19 grader, 08 min. Øst. Vinden var ret omskiftelig og kom fra flere retninger, og vi havde en meget svær SV-lig dønning at slås med. Vi gik ca. 100 sm. fra kysten, dels for at undgå den stærke strøm der var længere inde, dels for at undgå de meget farlige "kapbølger" som kan forekomme omkring 100 favnekurven. Normalt ville skibe af vores størrelse gå helt ind under land, altså inden for 100 favnskurven. Men vi havde valgt at holde os længere ude. Her var der ikke så meget trafik, faktisk var det sjældent vi så andre skibe, men det vænnede man sig til.

Vi kom godt rundt om Cape of Good Hope, og nærmede os Mozambique kanalen i det Indiske ocean. Den 30. april noterede jeg i min dagbog: 58 døgn i søen siden Bordeaux, sejlet dist. 7.395 sm. - resterende dist. til Bandar Abbas 4.465 sm., så vi nærmede os, selv om der stadig var lang vej tilbage. Efter passage af Mozambique kanalen, havde vi et stop på maskinen. Der blev udskiftet et topstykke, pumper og brændstofventiler blev eftersat, og der blev rensede smøreoliekøler.

Ellers gik dagligdagen stille og roligt, med vedligeholdelsesarbejde og vagter. Dagene kunne godt blive lidt lange og, for nogen, måske også lidt kedelige. Kokken havde især lidt svært ved at klare den ret ensformige dagligdag. Men hun viste sig, at være indstillet på at tage strabadserne i den rækkefølge de måtte vise sig. Og jeg må sige, hun klarede det rigtig godt. Gennem det Indiske Ocean havde vi næsten ingen vind, eller meget lidt skiftende vind. Vi havde også strømmen med, så farten var fin, lå gennemsnitlig over 9 sm/tm. Temperaturen holdt sig støt over 30 grader, så det var fin sejlads. Den 19. maj, i den vestlige del af Omanbugten havde vi et etmål på 237 sm. 9,9 sm/tm. Det var rekorden for rejsen.

Den 21. maj. kl. 09:30 ankrede vi på Bandar Abbas red. En lang rejse var slut. Det sidste stykke fra indsejlingen af Hormuz Strædet til ankerpladsen, blev vi fulgt tæt af Iranske kanonbåde. Men på reden var der ikke noget, der tyder på det var et land i krig. Dog holdt de lokale både sig på afstand af os, noget vi ikke var vant til. Det var helt vindstille og ulideligt varmt, ca. 35, og ret fugtigt. Men det var en rar fornemmelse, at rejsen er overstået. Vi var næsten løbet tør for proviant, men her i Iran kunne vi ikke få noget, så vi håbede at komme til Dubai, når vi var udlosset.

Jeg lavede lidt statistik på denne rejse, og her er beregningen af rejsen. Total Bordeaux – Bandar Abbas. 11.689 sm. Sejlede gennemsnitsfart 8,3 sm/tm.

Sejlads i alt 58 døgn, 12 timers. Der ud over 21 døgn lastning.

Det gav en totalt rejsetid på 79 døgn, 12 timer, kun afbrudt af de få timer vi brugte til at bunkre på Cape Verde øerne. Det havde været en lang, og til tider træls rejse. Men vi var alle glade for det var overstået. Heldigvis var det gået uden nogen form for uheld, og humøret havde vi trods alt ikke mistet undervejs. Der havde selvfølgelig været en del små skærmydsler undervejs, det kan næsten ikke undgås når man levede så tæt op af hinanden i lang tid. Men i det store hele havde der ikke været problemer, som vi ikke kunne snakke os tilrette om. Vi glædede os nu til at blive udlosset og komme videre.

Den 22. maj kl. 11:50 går vi langs kaj. Myndighederne, tolderne m.m. havde været ombord ude på reden. Nu manglede vi kun at få lasten inspiceret af de militære myndigheder. Kl. 14:00 kunne vi begynde at losse. Det var soldater fra hæren, der skulle forestå losningen, så der gik lidt tid med at lære dem at køre spillene. Men vi lossede til kl. 02:00, hvor der var pause til kl. 06:00, så der blev losset 20 timer i døgnet.

Midt på dagen nåede temperaturen op på ca. 38 grader, og det var meget fugtigt. Et temmelig ulideligt klima at arbejde i, især når der ikke var en vind der rører sig. Vi kunne selvfølgelig ikke gå i land her, så det var et ret kedeligt havneophold. Vores radiostation var lukket ned og plomberet, så vi kunne ikke holde forbindelse med omverdenen. Der var ikke meget vi kunne gøre, før vi igen var på søen. Endelig, den 26. maj kl. 20:30 var skibet udlosset. Men da vi manglede papirer og tilladelse fra Army Control, var afgangens udsat til næste morgen tidlig. Vi vidste endnu ikke hvor vi

skulle hen fra Bandar Abbas. Da vores radiostation var plomberet, og vi via agenten ikke kunne få noget at vide, måtte vi vente til vi var afsejlet med at få en ny destination.

Losningen var efter omstændighederne gået godt. Dog havde vi en del problemer med de militære myndigheder. Vi havde forbud mod at gå i land, og det respekterer vi. Der var alligevel ikke noget at gå i land efter. Men vores kvindelig kok, maskinchefens kone, havde Iranerne lidt svært med at forholde sig til. Da hun på et tidspunkt gik ud på agterdækket for at tømme en skraldespand, gik Iranerne helt op i limningen. Der kom en officer ombord, og forlanger at kokken ikke må vise sig på dækket under skibets ophold i havnen. Det protesterer vi selvfølgelig imod, men desværre måtte vi bøje os for deres krav. Senere kom officeren igen. Nu forlangte han, at vi skulle tildække vores køjer som vendte ind mod kajen, således at man ikke kunne se ind i apteringen.

Nu syntes jeg, at vi var blevet generet nok. Jeg påpegede, at hans soldater kunne holde sig væk fra skibets køjer. Der stod til stadighed en flok og gloede ind af køjerne, især i messe og kabys hvor kokken var. Det kom til en temmelig skarp ordudveksling mellem officeren og mig selv. Han holdt på vi skulle respektere hans lands love, jeg holdt på vi var en del af Danmark, og krævede således også respekt. Nu kom skipper til, og vi nåede til en forståelse, således at området omkring apteringen bliver afspærret inde på kajen. På et senere tidspunkt kom samme officer igen, nu var det galt at jeg havde vist mig på dækket i shorts, noget jeg ikke lige tænkte på kunne genere dem.

Det var ligesom dråben, der fik bægeret til at flyde over. Jeg for ned i kontrolrummet og slog hydraulikken fra, således at spillene ikke kunne køre. Da jeg igen kommer på dækket, var der vild panik. Jeg henvendte mig nu til officeren og sagde, at hvis han vil have mere krudt op af vores last, havde han to muligheder. Enten gik han i land, og lod os være i fred ombord. Eller også kunne de sgu tage resten af lasten op med håndkraft.

En anden officer, åbenbart af større rang, kom nu og blandede sig. Ligeledes kom skipper også på dækket. Der blev udvekslet en del store ord fra begge sider. Jeg var eder rasende, og gav højlydt udtryk for min mening om deres, i mine øjne, utilstedelig chikane af besætningen ombord, og havde til dels skipperen på min side. De to officerer gik lidt til side, og der skete åbenbart en del. Den ældre officer vendte tilbage. Han undskyldte, at vi følte os chikaneret, det havde ikke været deres hensigt. Han bad os starte spillene igen, og lovede der ikke vil ske mere chikane fra deres side. Den anden officer viste sig ikke ombord igen, men jeg så ham dog flere gange inde på kajen, og jeg kan ikke sige det var venlige blikke han sendte os. Men der blev ikke mere ballade under resten af losningen.

Kort efter afsejlingen fra Bandar Abbas, fik vi kontakt med rederiet. Ordren lød på – Bombay for ordre – hvilket betød, at vi skulle sætte kurs mod Bombay. Først skulle vi dog have bunkers og proviant. Vi havde regnet med at komme til Dubai i Emiraterne, for at proviantere. Men sådan skulle det ikke være. Emiraterne lå inden for Hormuz strædet, og var således krigszone område. Når vi befandt os i krigszonen, skulle vi have et løntillæg på 200 %. Derfor var rederiet interesseret i at få os ud af zonen, så hurtig som muligt. Vi fik derfor bunkers og proviant i Oman i stedet. Vi gik til en olieudskibningsterminal ved navn Kwar Fakan. Her ankrede vi, og modtog proviant og bunkers fra båd. Det var meget god proviant vi fik. Det var også tiltrængt, da vi næsten var løbet tør. Vi lå til ankers ca. 12 timer, hvorefter vi fortsatte mod Bombay.

Nogen tid efter vi havde forladt Kwar Fakan, hørte vi bankelyde fra lastrummet. Det viste sig, at tre iranere havde skjult sig i lastrummet inden afsejlingen fra Bandar Abbas. Det var tre meget sultne og tørstige unge mænd, der dukkede frem efter vi havde fået åbnet til lastrummet. De havde siddet gemt i et lille stuverum, i lastrummet. Vi fik givet dem noget at drikke og spise. Derefter fik vi dem afhørt, så godt som det nu lod sig gøre.

Det viste sig, at være tre unge soldater som ville væk fra krigen, og derfor havde gemt sig. De havde ingen anelse om hvor vi skulle hen. De var bare desperate nok, til at risikere livet ved at gemme sig ombord. Inden vi afsejlede, havde et hold iranske soldater gennemsøgt skibet sammen med os. Men det var lykkedes disse tre mænd at holde sig skjult. Afhøringen var ikke så let, da der kun var en af dem, der talte meget lidt engelsk. Og samtidig var de ret skræmte, og meget forvirrede. Men vi fik dem beroliget, bl.a. ved at fortælle dem, vi var uden for iransk område.

Vi kontaktede selvfølgelig straks rederiet, og via dem kom vi i forbindelse med rederiets forsikringsselskabs kontor i Dubai. Her mente man, at vi straks skulle vende om og sejle tilbage til iransk farvand med afhopperne, og kontakte den iranske flåde. Det nægtede vi i allerhøjeste grad at gøre. Det var både skipper og jeg helt enige om. Efter nogen parlementeren frem og tilbage, blev det afgjort at vi skulle forsætte til Bombay. Det blev også meddelt, at vi skulle laste i Bombay, samt rederiets forsikringsselskab ville have en repræsentant til at modtage os der. Flygtningene blev nu indkvarteret så godt det kunne lade sig gøre. De fik et bad, og kunne så hvile sig. Det må have været lidt af et mareridt for dem, at sidde nede i det varme lastrum i to døgn.

Den 1. juni, ankrede vi på Bombay red, lige til middag. Vores flygtninge var meget nervøse, hvilket var meget forståeligt, de spurgte i et væk om hvad der skulle ske med dem. Det kunne vi af gode grunde ikke fortælle dem, vi anede det nemlig ikke. Der havde været en del skriveri frem og tilbage på telexen, men nogen egentlig ordening var man ikke kommet frem til.

Straks vi fik forbindelse med havnemyndighederne, meddelte vi dem selvfølgelig hvordan sagen forholdt sig. Fra myndighederne fik vi bare den besked, at vi skulle beholde flygtningene ombord. Der ville blive taget hånd om dem, når skibet skulle indklareres. Man kunne ikke fra myndighedernes side sige, hvornår skibet ville blive indklareret. Derfor insisterede vi kraftigt på, at man afhentede flygtningene, da vi havde dårligt plads til dem. Det var myndighederne på det nærmeste ligeglade med, vi skulle bare afvente indklarering. Heller ikke kontakt til rederiet hjalp noget. Derfra kunne man ikke gøre noget, før den famøse indklarering havde fundet sted. Som dagen gik, blev flygtningene mere og mere nervøse. Vi gjorde hvad vi kunne for at berolige dem, men det var ikke let.

Næste dag fortsatte både skipper, og jeg selv, med telexer til gud og hver mand. Men lige meget hjalp det. Vi fik fra rederiet oplyst, at lasten vi skulle laste, ikke var klar. Derfor kunne man heller ikke oplyse noget om, hvornår vi kunne komme ind i havnen. Vi talte med repræsentanten fra skibets forsikringsselskab, men han kunne heller ikke gøre noget før skibet blev indklareret. Han kunne ikke få tilladelse til at komme ombord, så her var der heller ingen hjælp at hente.

Vi kunne mærke på iranerne, at de ikke forstod noget af hvad der foregik. De blev bare mere nervøse som dagen gik. De ophold sig i messen om natten, og på agterdækket om dagen. De hjalp besætningen lidt med deres gøremål, men meget af tiden sad de for sig selv og talte sammen. Ham, der kunne lidt engelsk havde spurgt flere gange i løbet af dagen, om vi ikke kunne sørge for

at de ville blive hjulpet når vi kom ind. Vi kunne selvfølgelig ikke love dem noget, men kun forsikre dem om, at der vil blive taget hånd om dem, hvad dette så end måtte indebære.

Kl. 21:30 meddelte vagtmanden mig, at han ikke kunne finde iranerne. De havde opholdt sig på agterdækket. Men da vagtmanden gik en runde på hele skibet, var de væk da han kom tilbage. Vi ledte straks hele skibet igennem, men væk var de. Der var også forsvundet tre redningskranse. Så de var simpelthen hoppet i vandet og svømmet væk. Det var et risikabelt forsøg på at nå land, de havde begivet sig ud på. Der var meget stærk strøm i området, så selv om der ikke var så langt til land, ca. 1½ sømil, var det temmelig farligt. Vi afsøgte straks området rundt om skibet med søgelys, men så intet. Ligeledes kontaktede vi straks havnekontrollen, og det varede ikke længe før der var et par patruljebåde i området. Men de fandt heller ikke noget.

Nu skal jeg love for myndighederne vågnede op. Hvor de før var total ligeglade, vendte bøtten nu 180 grader. I løbet af kort tid kom der repræsentanter fra havnemyndighederne ombord. De mente, at vi var skyld i, at der nu var flygtninge i deres land. Vi havde ikke passet godt nok på dem, og det ville skabe store problemer for os. Vi forklarede dem, at med besætningen og skibets størrelse, havde vi gjort hvad der var os muligt. Men vi kunne ikke mandsopdække dem døgnnet rundt.

Desuden havde vi prøvet alt for at få dem i land, netop for denne situation ikke skulle opstå, men havde ikke mødt forståelse for problemet. Der blev diskuteret meget i løbet af natten. Men flygtningene var væk, og blev ikke fundet af patruljebådene. Først hen på morgenstunden forlod myndighederne endeligt skibet, med kraftig løftet pegefinger. Og løfte om megen ubehagelighed på grund af vores fiasko som fangevogtere. Skipper og jeg åndede lettet op, der var nu fred en kort tid.

Fra den 3. juni til den 14. juni, lå vi til ankers på Bombay red. De første dage efter iranerne var stukket af, var myndighederne meget emsige. Havnepolitiet var ombord flere gange. Der blevet taget et par rapporter, og man lod os vide, at vi var i en meget vanskelig situation. Vi fastholdt hele tiden, at hvis myndighederne havde taget iranerne i land straks ved skibet ankomst, havde vi, og de, ikke haft dette problem. Efterhånden ebbede myndighedernes interesse for sagen ud, og de lod os i fred. Efter nogle dages forløb, fik vi besked at iranerne var fundet. Hvordan det gik dem, kunne vi ikke få at vide. Vi kunne heller ikke få vores redningskranse tilbage. Fik besked på, at de var konfiskeret som bevismateriale. Det skulle senere vise sig, at give os nye problemer på halsen.

Der kom nye besætningsmedlemmer ombord. Skipper, 1 mester, og dæksbesætningen blev skiftet. Af den gamle besætning blev kun maskinchef, kok og jeg selv tilbage. Dem der rejste hjem, var meget glade for at blive afløst. Især var skipperen glad, det havde været en ret hård tårn for ham.

Opholdet på redan blev nu ret roligt. Vi døjede med SV monsunen, og den tilhørende regn og meget fugtige luft. Temperaturen lå konstant mellem 30 og 35 grader. Så det var ikke videre behageligt. Vi skulle laste "Bleaching Powder", vel nærmest en slags blegemiddel i pulverform, til to havne i Algier, Skikda og Oran. Når vi nåede frem til Oran, skulle maskinchefen, kokken, og jeg selv afmønstre. Så vi var lidt utilfredse med den meget langsomme ekspedition. Men kunne ikke rigtig gøre andet end have tålmodighed.

Endelig, den 15. juni kom vi langs kaj, og kunne begynde at laste. Den nye skipper havde kun været ombord et par dage, så forstuede han foden ret slemt. Og var derfor lidt handikappet, men

kunne dog humpe lidt rundt. Nu kom myndighederne igen ombord, og nu ville de ikke godkende vores certifikater på lossegrejet. Disse certifikater var ellers helt i orden, men myndighederne mente nu noget andet. Jeg tror nu, det var en slags hævn for episoden med flygtningene.

Da skipperen ikke var mobil, måtte jeg med agenten en tur i land på havnekontoret. Her fik jeg lov at vente et par timer, inden man kunne afse tid til at kigge på papirerne. En meget sur, og hoverende mand gav sig oceaner af tid til at granske mine medbragte certifikater. Desværre var der ikke noget at udsætte på dem, og han måtte meget modvilligt godkende dem. Da jeg var vel ombord igen meddelte man, nu var det for sent at begynde lastningen. De ville gå i gang næste morgen.

Næste morgen regnede det, så vi kom først i gang et langt stykke op af formiddagen. Da man endelig startede, riggede man to kraner til. Vi skulle slet ikke bruge eget lastegrej! Det er i sådanne situationer, man godt kan forbande emsige myndigheder langt hen hvor peberet gror. Samtidig er der ikke noget at gøre, man må bare bide galden i sig. De næste par dage, gik lastningen dog uden de store problemer. Vi fik lastet vores 16 000 tromler, og afgik fra Bombay den 20. juni, tidlig om morgenen.

Sejladsen fra Bombay til Rødehavet var præget af sv-monsunen. Der var modstrøm gennem det meste af det Indiske Ocean. Der var en konstant sydvest frisk vind, så farten var en del reduceret. Midtvejs på dette stræk, røg vores aircondition sig en tur. Da der til stadighed var ca. 30 graders varme, var det en lidt blandet fornøjelse. Gennem Rødehavet, mod Suezkanalen skiftede vinden til nordlig. Men varmen forsatte til lige før kanalen, hvor temperaturen fald ganske lidt, så det var en varm periode.

Passagen af Suezkanalen forløb planmæssigt, med de "fornøjelser" kanalen nu kan byde på. Disse fornøjelser bestod af bl.a. den evindelige diskussion med lodserne, handelsfolkenes ihærdige påtrængenhed, alt sammen noget der hører en passage af kanalen til. Det var rigtigt rart at komme ud i Middelhavet, temperaturen faldt til ca. 25 grader, og det var til at holde ud at være ombord, selv uden aircondition.

Vi ankom til Skikda den 15. juli, og her gik losningen efter planen. Efter udlosning i Skikda, gik rejsen videre til sidste destination, Oran. Her ankom vi den 20. juli, og kom direkte i havn.

Og det bedste af det hele, maskinchef, kok og jeg selv kunne nu overlevere skuden til vores afløsere. Det blev så enden på en lidt usædvanlig udmønstring. 4 måneder, 18 dage i det hele. Ikke nogen udsædvanlig lang udmønstring, men en udmønstring med en del udfordringer, kan man vel godt tillade sig at sige.

Efterspil Arktis Pearl – 1987

Det var en meget træt sømand, der vendte hjem til den danske sommer. Det havde været en lang tur med **Arktis Pearl**. Hvad jeg ikke viste på daværende tidspunkt, blev det faktisk den længste tur jeg kom til at lave i hele min tid til søs. Efter ferie, og afslapning blev det hverdag igen. Jeg havde håbet at kunne forsætte i rederiet, men sådan skulle det ikke gå i første omgang.

Jeg fik efter en måneds afspadsring, min opsigelse. Det kunne jeg ikke helt forstå, og kontaktede selvfølgelig rederiet. Her oplyste man, med beklagelse, at på grund af omstrukturering var det blevet besluttet, at afskedige en del af de sidst ankomne styrmænd og maskinmestre. Jeg syntes nu det var en mærkelig beslutning, men måtte jo acceptere det. En henvendelse til skipperforeningen bekræftede kun rederiets beslutning, som var helt efter reglerne. Men også her syntes man det lød lidt mærkeligt. Det skulle senere vise sig, at man i rederiet ville forsøge sig med udflagning, og dermed udenlandske søfolk, et stunt de senere kom til at fortryde.

Jeg kunne dog forsat holde ferie og afspadsring et stykke tid endnu, inden jeg skulle til at se mig om efter et nyt job. Og også bruge tid på at se hvad der rørte sig i skibsfarten i det hele taget. Og der var sket meget, mens jeg havde været på søen.

I Rederiforeningens af 1895s medlemsblad FRAGTFARTEN, fra februar 1987, var der flere udtalelser omkring emnet våbensejlads.

Uffe Ellemann-Jensen, som netop var vendt hjem fra en rejse til Saudi-Arabien, Nordyemen og Oman, hvor han alle steder var blevet udspurgt om de danske våbentransporter, udtalte følgende. - *Formanden for Sømændenes Forbund, Preben Møller Hansen, har optrådt overordentlig skadeligt for landet ved at fare ud i verden og nærmest give indtryk af, at Danmark er storeksporthør af våben til Iran. De lagde det frem, som om de havde fået indtryk af, at Danmark også var våbenleverandør til Iran. Det kunne jeg naturligvis tilbagevise med henvisning til vor meget strikse våbeneksporthør, som forhindrer, at danske virksomheder kan levere våben til krigsførende lande. Jeg understregede desuden, at regeringen er modstander af, at danske skibe deltager i våbentransporter. Men at vi på den anden side er ude af stand til at gribe ind mod det, hvis vi ikke fuldstændig skal ødelægge den frie skibstrafik. Efter det jeg har fået oplyst, har dansk skibsfart været involveret i et meget begrænset antal våbentransporter. I øvrigt mener jeg, at man burde interessere sig mere for de lande, som sælger våbnene. Og her behøver vi såmænd ikke rette søgelyset ret langt.*

Socialdemokratiet havde fremsat deres omstridte forslag, om forbud mod danske transportere af våben til uro-områder. De havde opbakning fra SF, VS, og de radikale, i kravet om at pålægge regeringen at udarbejde et lovforslag om emnet. De radikale ville dog gå et skridt videre, og også have gennemført en ændring af krigsmaterielloven fra 1937.

Regeringen havde taget klart afstand fra forslaget. Baggrunden for det socialdemokratiske forslag var oplysninger om, at danske skibe havde sejlet våben til de krigsførende lande i Den Persiske Golf. Loven skulle, efter forslaget, indebære en forhåndsgodkendelse af transport af våben og andet, der kunne henføres under krigsmateriale. Det ventes at mellem 20 og 30 lande ville blive sortlistet i denne forbindelse.

Skibsreder Leif Arnesen, rederiet A. P. Møller, havde utalt til Jyllands-Posten, at en sådan lovgivning ikke var til at arbejde med for skibsfarten. For containertransporterne til søs var det i praksis umuligt for de danske redere at kontrollere, hvad containerne indeholdt.

Industriminister, Niels Wilhjelmsen, havde til Børsen den 14. januar, udtalt

- Vi kan ikke løse spørgsmålet om våbentransporter ved restriktiv lovgivning over for skibsfarten. Så bliver resultatet bare, at flere skifter til andet flag. Og vi mener heller ikke, at vi kan lave en lovgivning, som forhindrer danskejede skibe under fremmed flag i at sejle med våben. I så fald skulle vi lave exterritorial lovgivning – altså love, der gælder uden for Danmark. Det ønsker vi ikke, ligesom vi heller ikke ønsker, at andre lande skal lovgive for Folketinget.

Formanden for Danmarks Rederiforening, direktør Erik Behn, udtalte.

- Det socialdemokratiske lovforslag til begrænsninger i transport af våben er utroligt skuffende. Der er ikke taget nogen form for hensyn til skibsfarten. Vi må og skal have lov til at sejle frit med de varer, vi får tilbudt. På et marked, der er så vanskeligt som det øjeblikkelige, kan vi ikke leve med politiske begrænsninger på den ene eller anden måde.

Våbentransportforslagene kunne komme til at betyde tab for skibsfarten, på mange hundrede millioner kroner. Begrænsningerne ville ikke alene ramme mindre eller mellemstore skibe, der måske sejlede med mere eller mindre fuld last af ammunition og våben, men også containerlaster i almindelighed. Containersejladserne var efterhånden en af de største indtægtskilder for skibsfarten. Hvis rederne skulle undersøge, hvad der var i containerne, ville skibsfarten helt enkelt gå i stå. På årsbasis sejlede danske skibe rundt med omkring 1 million containere. Det ville sige, at man skulle undersøge 4000 containere om dagen.

Selv ikke disse saglige udsagn fra fagfolk, der havde deres daglige arbejde indenfor skibsfarten, formåede at rokke ved den tidligere justitsminister, Ole Espersens, mening. Han var parat til at acceptere, at de danske rederier, deriblandt et af verdens største containerrederier, A. P. Møller, flyttede deres aktiviteter til udlandet. Og det ville uden tvivl blive konsekvensen, hvis de ikke kunne arbejde under den lov om våbentransport, socialdemokraterne nu med djævelens vold og magt ville have gennemført. I yderste konsekvens, kunne lovinitiativet medføre tab af flere tusinde danske arbejdspladser, ikke kun i skibene, men også i de erhverv med tilknytning til skibsfart. Og for søfartens vedkommende tab af milliardvalutaindtjening, fra hvad der var Danmarks tredjestørste eksporterhverv. Ole Espersen udtalte til Jyllands-Posten.

- Selv om det kan betyde tab af arbejdspladser, er det prisen værd for at fjerne risikoen for danske søfolk, og for at få oprettet det blakkede renommé, dansk skibsfart har fået i udlandet!

Når man læste Ole Espersens udtalelser til pressen, kunne man få den tanke, at manden ikke anede hvad han havde med at gøre. Jeg vil endda gå så vidt, som at tro manden mere var på hævn togt for sit nederlag som justitsminister, under den tragikomiske behandling han tidligere havde lagt for dagen, i behandlingen af Trigon-sagen 1982/83. Men det var nok ikke tilfældet.

Dog kunne min tillid til, at politikerne arbejdede ud fra et sagligt grundlag, ligge på kanten af et femøres frimærke.

De første uger af marts 1987, tog sømandsbossen, og hans selvbestaltede efterretningstjeneste, fat med fornyet energi. Det startede med, at forbundssekretær i Sømændenes forbund, Henrik

Berlau, i svensk tv fortalte, at danske skibe og sømænd, havde sejlet svenske våben fra Bofors-fabrikkerne, til Iran.

Så var fanden igen løs i laksestrædet. Forinden havde den store amerikanske avis, New York Times, bragt en større reportage der antydede, at mordet på den svenske statsminister Olof Palme, havde rødder tilbage til den blodige krig mellem Irak og Iran. Her havde Olof Palme optrådt som FNs fredsmægler. Også den svenske våbenfabrik Nobel, var under mistanke for at have leveret våben til Iran.

Sømandsbossen havde nu ændret sin strategi en smule. Nu var det ikke kun skibene, der sejlede med våbnene, han ville afsløre. Nu var det nogle af verdens største våbenfabrikanter, der skulle smage hans sømandsnæve. Og journalisterne var ikke sen til at følge op på sagen. Her var sensation i farvandet. Sømanden havde bebudet nye afsløringer. Men et hastemøde i sømandsforbundet samme dag, stoppede midlertidig for yderlig information. Preben Møller Hansen udtalte til Ekstra Bladet den 4. marts 1987.

- Hensynet til danske søfolks sikkerhed er i øjeblikket vigtigere end at offentliggøre nye oplysninger om de omfattende våbenskandaler, danske skibe har deltaget i. Derfor har formandssekretær Henrik Berlau i dag fået besked på ikke at udtale sig yderligere foreløbigt.

Det var selvfølgelig betrykkende for søfolkene at vide, deres formand sådan værnede om deres sikkerhed. Men selv om formandssekretæren var blevet sat til at spidse blyanter, hindrede det ikke bossen i selv at gå videre med sagen. En sådan godbid lod man ikke gå fra sig. Og pressen havde vejret blod, så det var med at smede mens jernet var varmt.

Allerede dagen efter viste Ekstra Blades forside denne overskrift: **Sveriges statschef raser mod sømandsbossen: MELD OS TIL POLITIET.**

Inde i bladet forsatte festen – **SØMANDEN I KRIG MOD REAGAN OG CARLSSON** –

- Jeg har ikke en skid respekt for Ingvar Carlsson, når han ikke vil nedsætte en undersøgelseskommission, sagde Preben Møller Hansen.

Han boksede nu både med svenske statsminister, og USA' præsident. Forbundsformanden sendte en telex til det Hvide Hus. I den afkrævede han præsident Ronald Reagan et dementi, for i en tidligere tale til det amerikanske folk at have udtalt, at Sømændenes Forbund i Danmark var fuld af løgn.

Telexen er her skrevet efter en kopi, vist i Ekstra Bladet den 5. marts, 1987:

præsident Ronald Regan

I henhold til de oplysninger vi i Danmark har fået af sagen vedr. Iran-gate, var de uvidende om de faktiske kendsgerninger, da Sømændenes Forbund i Danmark, afslørede de amerikanske våbentransporter og deres omfang.

De udtalte d. 19. november 1986, at sømændenes forbund i Danmark løj, - at der intet hold var i forbundets påstande.

I dag er de vidende om, at Sømændenes Forbund i Danmark talte sandt, vi skal på baggrund heraf anmode dem om, i amerikansk fjernsyn, at beklage at de har udtalt, at Sømændenes Forbund løj. Det vil rette op på sagen og medvirke til, at der igen skabes respekt om deres person.

Med venlig hilsen
Preben Møller Hansen
Forbundsformand. Sømændenes Forbund i Danmark.

Den svenske statsminister var aldeles rasende, og krævede, at Sømændenes forbund øjeblikkeligt dokumenterede deres påstand om, at danske skibe smuglede svenske våben til Iran. Han afviste, at nogen i den svenske regering skulle have kendskab til illegal våbentransport. Sømændenes Forbund havde tidligere sagt, at regeringsmedlemmer i den svenske regering, vidste besked med den illegale våbenhandel.

Preben Møller Hansen fastholdt, at danske skibe havde smuglet våben til Iran. Han udtalte til Ekstra Bladet.

- Hvis den svenske statsminister virkelig er statsminister for sit land, bør han nedsætte en undersøgelseskommission, der kan bore i Bofors' transaktioner. Hvis den kommission gør sit arbejde grundigt, så kan Ingvar Carlsson meget nemt komme til at stå i samme situation som Ronald Reagan.

Sømandsbossens beviser, skulle være nogle lister over våbenskibe, en original og to foto-kopier. Den ene skulle befinde sig i Sverige, de to andre i Danmark. Der skulle også findes en korrigeret liste over skibe, som havde sejlet for Bofors. Bag listerne skulle stå en dansk organisation, en udenlandsk organisation, og en enkeltperson i Sverige. På avisen spørgsmål, om hvorfor sømandsbossen ikke ville offentliggøre disse lister, svarede han følgende:

- Fordi jeg ikke har dem. Det er der andre, der har. Jeg er sgu da ikke så dum, at jeg render rundt med sådan noget lort, men jeg ved, at de eksisterer, jeg har set dem med mine egne øjne.

- Jeg har også haft en samtale med nogle mennesker, jeg kender i USA. De har fortalt mig, at der er en forbindelse mellem våbensalg og mordet på Olof Palme, der havde en forhandling med nogle iranske officerer fire dage før han blev myrdet. Mine kontakter i USA plejer ikke at tage fejl.

Man kunne vel sige, det var temmelig alvorlige afsløringer, der her kom på bordet. Og hvis, der bare var lidt hold i påstandene, kunne det være ret så belastende i visse kredse. Sømandsbossens nye taktik med, at gå i flæsket på bagmændene, skabte en hel del røre i de berørte kredse, både i Sverige, og USA. Foruden det danske sømandsforbund, var en svensk fredbevægelse involveret i afsløringerne. Og en ting viste sig med sikkerhed. Der var folk, såvel i regeringen i Sverige, som i de omtalte våbenfabrikkers ledelser, der havde særdeles svært ved at forklare sig.

Også USA viste interesse for de danske våbenskibe. I begyndelsen af marts var folk fra det amerikanske forbundspoliti i Danmark. De skulle efterforske danske skibes medvirkende til amerikansk våbensmugling til Iran, i sagen om våben for gidsler.

Flere rederier fik besøg af de amerikanske politifolk, som blev fulgt rundt af en dansk kriminalinspektør fra sikkerhedspolitiet. Dansk politi forhørte sig også hos rederne, på vegne af

deres svenske kollegaer. Under disse besøg kom der ikke noget ulovligt frem. Rederierne var åbne over for politiet besøg, og der kom intet nyt frem i lyset.

I søfartskredse, inden for coastersejlad, var det nu ikke nogen hemmelighed, at der blev sejlet våben fra Sverige.

Her viste man udmærket, at rederier som Shipcraft, Mortens & Lange, J. Poulsen, og andre rederier, i årevis havde sejlet med både eksplosiver, og våben, fra Sverige til fjernøsten. At rederierne normalt ikke gjorde megen stads ud af hvad, og hvor de sejlede, var for så vidt helt naturligt. Og det var da også kun når pressen fik et tip, det kom offentligt frem.

En rederivirksomhed, er en virksomhed der opererer i et meget konkurrencepræget marked, hvor man normalt holder kortene tæt til kroppen. Og offentligheden har normalt ingen interesse i at vide, nu sejler skib A, en last frugt fra Cypern til Holland, eller at, nu sejlede skib B, en last kartofler fra England til Algier. Men med våbenlaster så det åbenbart anderledes ud. Og det undrede mig ikke så lidt. Så man bort fra lasterne til Sydafrika i begyndelsen af 80erne, så var det ikke ulovlige laster, man hængte rederierne ud for. At danske politikere arbejdede på at få lavet en lov, som de ønskede skulle gøre det ulovligt at sejle disse transportere, ændrede jo ikke ved at sejladserne var fuldt lovlige. Men det hindrede ikke sømandsbossen, politikerne, og den samlede presse i at hænge rederne, og de søfolk der sejlede for dem, ud som nogle udskud af værste slags.

Ekstra Bladet kørte næsten dagligt i løbet af marts måned, en række artikler omkring emnet. Og andre aviser var ikke sen til at følge trop. At der helt klart foregik noget i baglandet, man ikke var helt vild med at få frem, var dog en realitet. Det fremgik jo tydeligt af reaktionerne på afsløringerne. Og der kom virkelig mange belastende sider frem. Både inden for rederkredsen, som transportør af lasterne. Og inden for våbenhandlerne, som sælgere af våbnene.

Den megen mystik og hemmelighedskræmmeri, som våbensejladserne blev omgivet med, gjorde selvfølgelig sensationshungrende mennesker som sømandsbossen, og pressens journalister nysgerrige. Efter min mening fremmanede de, med deres afsløringer og skrivelser, et skræmmebillede, som viste hele den danske coasterflåde som værende en samlet flok sørøvere. Bevares, der var folk imellem, som ikke havde helt rent mel i posen. Og det kunne til tider være, endog særdeles vanskeligt, at skelne de gode, fra de onde. Den, der den ene dag var en engel, kunne næste dag vise sig at være en ren djævel. Men at kæmme alle over en kam, var ikke retfærdigt. Derfor syntes jeg, at det megen skriveri om våbensejlad gav et fordrejet indtryk af dansk coastersejlad. Et indtryk, som skadede hele erhvervet, og ikke var til nogen gavn. At afsløringerne langt hen af vejen var berettiget, kan jeg godt acceptere. Men i pressens, og dens håndlangeres, måde at fremlægge sagerne på, blev alle mistænkeliggjorte. Her skelnede man ikke mellem lovlige, og ulovlige sejladser. Her var man generelt våbensmugler, og dermed en bandit.

At pressen langt hen af vejen løb en halv vind, og ofte var direkte vildledende, i deres sensationsprægede fremstilling af navngivne personer i deres artikler, kan jeg helt klart bevise med følgende.

Efter jeg var afmønstret fra *Arktis Pearl*, blev jeg i slutning af september 1987, kontaktet af en journalist fra Ekstra Bladet. Vedkommende ville meget gerne lave et interview med mig, da han havde erfaret at jeg havde været med på *Arktis Pearl*, til Bandar Abbas tidligere på året. Jeg

meddelte vedkommende, at jeg ikke var interesseret i noget interview. Jeg bad også vedkommende om at oplyse mig, hvor han havde sine oplysninger om min person fra. Dette ville journalisten ikke oplyse, da han ikke ville røbe sin kilde.

Nu var det ikke nogen hemmelighed, at jeg havde været med på omtalte rejse. Det ville heller ikke være svært at spore mit navn, og sætte det i forbindelse med sagen. Men jeg gentog at jeg ikke var interesseret, og det kunne journalisten ikke forstå. Han havde allerede lavet interview med flere af dem jeg havde sejlet sammen med, og sågar skibsrederen selv. Da jeg forsat nægtede at deltage, ville han høre om jeg kunne bekræfte min deltagelse i rejsen. Det nægtede jeg også, og bad ham ikke kontakte mig yderligere. Det respekterede manden, og jeg blev ikke kontaktet af ham igen.

Den 6. oktober 1987, havde Ekstra Bladet en artikel med følgende overskrift.

SKAFFER KRIGSGALE KHOMEINY GRANATER – Dansker afsløret som dødens købmand. Artiklen bragtes, med et stort billede af skibsreder Rino Lange, Elite Shipping, samt et lille billede af en unavnngiven coaster.

Artiklen blev indledt, med en rørende beretning om det gale præstestyre i Teheran, som sendte børn på slagmarken for at blive slået ihjel i den hellige krig mod Irak. Og videre, hvordan disse stakkels børn vandrede til fronten med hænderne fulde af våben, som pengegriske danske redere havde ladet deres skibe sejle til den iranske havneby Bandar Abbas.

Og nu kunne Ekstra Bladet endnu engang afsløre, hvordan en dansk reder havde brudt alle moralske love, ved at sejle 2600 paller granater, ca. 1400 tons, til Bandar Abbas. Artiklen fortsatte med at gentage historien om, hvordan det hele startede med alarmen i Bonn omkring skibet **Gretl**. Indtil nu var historien, som sådan, meget korrekt beskrevet. Men videre i historien begynder det at knibe med reelle fakta. Der forsættes med, at granaterne blev losset over i Arktis Pearl, hvilket var helt korrekt. Også at omladningen tog tre uger, er korrekt. Men at vi blev jaget ud fra kysten af de spanske myndigheder, og måtte arbejde næsten helt ude i Atlanten, havde intet på sig. At vi sejlede syd om Afrika med **Arktis Pearl**, og direkte til Bandar Abbas, var også korrekt.

Der var det i april måned, siger Henrik Berlau til Ekstra Bladet. Det skete nøjagtig samtidig med, at Folketinget var ved at lægge sidste hånd på en ny lov, som skulle forbyde danske skibe at transportere våben til krigsførende lande og konfliktområder. Loven blev vedtaget 20. maj, men allerede fra slutningen af 1986 vidste alle, også de danske skibsredere, at den nye lov var på vej, og i begyndelsen af 1987 beklagede udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen over for verdenspressen da danske våbentransporter til Iran.

Nu ved jeg godt, at Henrik Berlau ikke var navigatør. Og det var sikkert heller ikke tilfældet med journalisten. Men jeg vil formode, at man som journalist lavede en vis form for researche, forud for sin artikel. Tidligere i artiklen var beskrevet, at omladningen fandt sted i marts måned. Så skulle der vel ikke den store navigatøreksamen til at regne ud, at skibet ikke kunne være i Bandar Abbas i april måned. Og helt hen i skoven blev sandfærdigheden, ved beskrivelse af loven om våbentransport. Journalisten skrev – loven blev vedtaget 20. maj?

Det var absolut ikke korrekt. Loven var under forhandling, men ikke vedtaget. Artiklen var i avisen 6. oktober, 1987. Der var folketingsvalg den 8. september, 1987. Da der blev udskrevet valg, blev alle lovforslag der var til behandling, indstillet.

Så mon ikke godt man kunne tillade sig at sige, den journalist burde måske have tænkt sig lidt om, inden han skrev sin artikel. Jeg ved ikke om det var samme journalist, der havde opfordret mig til et interview. Men det kunne det godt have været tilfældet.

Artiklen blev læst af min familie, og min omgangskreds. Nu var min familie ikke videre interesseret i hvad jeg foretog mig, når jeg var til søs. Så her var skaden ikke så stor. Flere af mine bekendte havde også læst den, og spurgte nu, om jeg skulle forsætte som våbensmugler. Det berørte mig nu heller ikke synderligt. Jeg forklarede dem, at der ikke var tale om noget ulovligt, og derfor ikke smugling. Det var de nu ret skeptiske overfor. Og jeg kunne godt forstå deres reaktion, med den megen omtale, der havde været. Og direkte usandheder fra pressens side, var svære at modbevise. Det bevirkede, at jeg ikke talte ret meget om emnet.

Mens jeg har været beskæftiget med at skrive mine beretninger, er jeg blevet spurgt, hvorfor jeg refererer så meget fra Ekstra Bladet, når jeg nu mente, at deres journalister ikke altid skrev sandheden. Det kan måske også undre nogen, og kræve en forklaring.

I hele den årrække, der har været skrevet i pressen omkring bl.a. våbensejladser med danske coastere, var Ekstra Bladet nok den avis, der var gået mest i dybden af problematikken. At mange af deres historier, var meget sensationspræget, var et faktum. Et faktum, der ikke altid tiltalte mig. Men når det er sagt, så må jeg også se i øjnene, at uden aviser som Ekstra Bladet, var mange af de brodne kar, der unægtelig er i Dansk coasterfart, aldrig kommet til offentlighedens kendskab.

At det desværre så samtidigt, skaber et forvrænget billede af Dansk coasterfart, at blive hængt ud på denne sensationspræget måde, kan man vel dybest se ikke bebrejde avisen. Jeg er overbevist om, at hvis de udhængte personer, ville forsvare sig i større omfang end tilfældet var, kunne fremstillingen have fået et helt andet, og ikke så uhængende perspektiv. Jeg læser bladet dagligt, og det gør en stor del af den danske befolkning også. Af en eller anden mystiks grund, er det ikke alle mennesker, der vil stå ved, at de læser bladet. Men mange af de selvsamme mennesker, har dog en viden om historier, man kun kan erhverve gennem bladet.

Jeg læser også andre aviser, og vil på ingen måde fremstille Ekstra Bladet som den bedste avis. Og, uanset hvilken avis man læser, så er det op til folk selv at tage stilling til, hvad man læser. Og alle aviser, uanset holdninger, har to formål. Dels, at få solgt deres avis i størst muligt oplag. Dels, at lave god journalistik, dvs. at skitsere virkeligheden på ærligste vis. Det sidste er ikke altid lige velkomment.

Hvad man end måtte mene, så var sømands forbundets helt egen efterretningstjeneste, yderst leveringsdygtig, også i denne omgang afsløringer. Man kunne undre sig over, hvordan sømandsbossen formåede at holde styr på alle sine kasketter.

Han var nu ikke kun formand for sømændenes forbund, han var også blevet partiformand. Den 19. april 1986, blev vestrefløjspartiet, Fælles Kurs, stiftet. Preben Møller Hansen blev valgt til formand. Desuden havde han et hav af formands- og bestyrelsesposter i det store net af fonde, forretninger m.m., som forbundet og partiet Fælles Kurs, var involveret i.

Navnet, Fælles Kurs, havde rødder langt tilbage i dansk søfarts fagpolitiske historie. Efter 2. verdenskrig var der, en stærk kommunistisk fraktion indenfor de to fagforeninger, Sømændenes Forbund, og Søfyrbødernes Forbund. Her opstod bladet ved navn Fælles Kurs, som et fraktionsblad for de kommunistiske sømænd i de to forbund. Ligeledes blev der dannet en Fælles Kurs liste, en

tværfaglig liste bestående hovedsagelig DKP'er (Dansk Kommunistiske Parti) og SF'er (Socialistisk Folkeparti). Fælles Kurs listen, fik med tiden betydelige poster i Sømændenes Forbunds bestyrelse og forretningsudvalg. Da Preben Møller Hansen i 1979, blev ekskluderet af DKP, besluttede DKP samtidig, at opløse DKP-Søafdeling. I stedet stiftede Fælles Kurs klubberne en søafdeling. Og senest, også partiet Fælles Kurs. Partiets handlingsprogram lagde ikke op for bollemælk. Der var virkelig nogle visioner der ville frem i verden. Borgerløn, militærets afskaffelse, arbejde til alle m.m. Listen var lang, og det samme var ambitionerne.

Da partiet Fælles Kurs jo gerne ville i folketinget, var det meget nærliggende at se på Preben Møller Hansens rolle, i spillet omkring våbensejlads. Så man tilbage til starten af hele affæren, til sagen om rederiet Trigon som startede helt tilbage i 1980, var Sømandsforbundet, og Preben Møller Hansens rolle i debatten dengang, meget beskedent.

Ligeledes i de efterfølgende sager bl.a., med Vesta sagerne fra Svendborg. Her var det heller ikke den store entusiasme, der blev udvist. Fælles Kurs blev stiftet i april 1986. Den 30. oktober 1986, slog sømandsbossen først til for alvor. Det var med den berømte telex til industriministeren. Krigen mellem Iran og Irak havde da varet i 6 år. I den tid, havde danske skibe sejlet med krigsmateriale til begge lande, uden der var nogen der havde gøet af det. Men pludselig, som en trolde af en æske, var sømandsbossen klar med afsløringer.

Og pressen slugte det råt. Siden havde sømandsbossen præget debatten, og skaffet sig en ikke uvæsentlig pressedækning. Når man nu var nystartet partier, var det jo absolut ingen skade til, at skaffe sig omtale i pressen. Manden var dog snu nok. Han fremtrådte altid som formand for sømændene, og ikke som formand for partiet Fælles Kurs. Men når det regner på præsten, drypper det, som bekendt, også lidt på degnen. Det kan selvfølgelig være tilfældighedernes spil, men jeg syntes det var temmelig påfaldende, at Sømændenes Forbund først så sent i forløbet, kom på banen. Men nok om det.

Efterhånden havde coasterrederne fået nok. De ville ikke længere finde sig i at blive hængt ud i pressen af Sømændenes Forbund, for at sejle med helt legale våbenlaster. Forretningsføreren for Rederiforeningen for mindre skibe, Arent Trautholm, udtalte sig til Ekstra Bladet.

- Vi har allerede fået store vanskeligheder og har mistet andre laster end våben på grund af den megen omtale. Indtil videre forbyder intet i dansk lov vore medlemmer at sejle med våben. Og hvis Preben Møller Hansen fremturer, er vi tvunget til juridisk at undersøge, om det er lovligt at ødelægge en overenskomstparters forretning.

Han kunne ikke svare på, hvor mange danske coastere der levede af at sejle med våben. Rederiforeningen for mindre skibe var arbejdsgiverforening for ejerne af 155, af de i alt 296 danske coastere.

Den Socialdemokratiske forslagsstiller til forslaget om en lov for sejlads med våben, den tidligere justitsminister Ole Espersen, udtalte i samme artikel.

- Under diskussionen omkring vort lovforslag om forbud mod våbentransporter er det blevet nævnt, at mellem 20 og 25 pct. af coasterflåden er afhængig af at sejle med våben. Jeg tror, det er overdrevet. Men kendsgerningen er, at et voksende antal coastere lever af at sejle med våben. Og ligegyldigt om det er 20 eller 30 pct. af flåden, så vil vi ikke have det. Engang var Dannebrog et

symbol på en stolt søfartsnation. Nu har vi et dårligt ry som pirater, der agerer dødens købmænd til søs. Og det lever de fedt af.

Ole Espersen stod fast i sine holdninger mod de redere, der sejlede med våben. Det udmøntede sig i en, efter min mening både dum, og direkte sjofel udtalelse.

- Jeg sammenligner disse redere med værnemagerne under krigen. De tjener penge på krig og ufred!

Denne uforskammede udtalelse fremkom, i forbindelse med en af de mange afsløringer, som Ekstra Bladet havde bragt til torvs. Og den fik da også flere redere til at reagere voldsomt. Forretningsfører Arne Traunholm, fra Rederiforeningen for mindre skibe, truede Ole Espersen med en injuriersag. Flere af foreningens medlemmer havde udtrykt ønske om oprejsning.

Men også fra redernes side kom der dumme udtalelser i denne forbindelse. Flere af de redere, der havde henvendt sig til deres forening, havde bragt dansk skibsfarts indsats under 2 verdenskrig i erindringer.

- Hvem var det, der sejlede jøderne over til Sverige? Hvor mange danske skibe sejlede ikke under allieret flag på de mest farlige konvoj-ruter? - blev der spurgt.

Ole Espersen gjorde kort proces med stillerne af disse spørgsmål.

- De skulle skamme sig, var hans kommentar. – At sammenligne våbenrederne med de folk, der sejlede under krigen, hører ingen steder hjemme. Jeg fastholder, at redere, der i dag sejler våben til krigszoner, har det tilfælles med værnemagerne, at de lever af krig og ufred.

Her var jeg enig med Ole Espersen i følgende. Det var ikke særligt gennemtænkt, at sammenligne nutidens våbensejladser, med konvojsejladser, eller transport af jøder til Sverige under anden verdenskrig. Det tjente intet formål at blande de ting sammen. Det var respektløst overfor de mennesker, der havde været gjort en stor indsats under krigen. Men ellers hold min enighed med Ole Espersen også op. At en Dansk politiker ville synke så dybt, at han så sig nødsaget til at benytte sig af den slags simple udgydelser, for at tilkendegive sine holdninger, var utilgiveligt. Det viste, efter min mening, mandens ynkelige, og utilstrækkelige evner, til at forhandle på et sagligt og sobert plan.

Der var ikke noget der tydede på, at coasterflådens vanskeligheder angående våbensejladser ville tage nogen ende. Aviserne fortsatte deres kampagner, men dog ikke kun, mod coasterne.

Det amerikanske udenrigsministerium anklagede midt i april, Danmark for at sælge våben til Iran. Man mente at have beviser for, at Danmark havde leveret våben til Iran så sent som i 1986. Samtidig kunne man i aviserne læse, at en fabrik i Nordsjælland fremstillede granat-dele, til den svenske våbenfabrik Bofors. Virksomheden, Jørgen Høyer Enterprise, i Ganløse, fremstillede brandrør til brug i granater. Brandrøret er en af de mest vitale dele i granaten. Selv om Bofors fabrikken i Sverige, i årevis havde solgt granater til Iran, bedyrede fabrikanten i Ganløse, at de komponenter hans fabrik fremstillede, ikke kom i granater til Iran. De kom "kun" i granater der blev solgt til Indien. Indien oprustede på dette tidspunkt kraftigt, da forholdet mellem Indien og Pakistan var meget spændt. De ansatte på fabrikken, hvor der i øvrigt var en hel del kvinder fra Indien, Pakistan, Tyrkiet og Iran, udtalte via deres tillidsmand.

- Vi udfører et stykke præcisionsarbejde. Og vi ved, at vi er blandt de bedste i verden til at levere en perfekt kvalitet. Vi spekulerer ikke på, hvad vores produkter skal bruges til, og vi taler ikke om det.

Ekstra Bladet bragte den 15. april 1987, følgende artikel. Jeg gengiver her artiklen ordret, da jeg mener den har relevant betydning for forståelsen, af den dobbeltmoral, debatten omkring våbensejladts var præget af.

Ministerier erkender: Danske våben kan ende i Iran

To danske ministerier venter spændt på at høre nærmere fra den amerikanske regering om anklagerne mod Danmark for at levere våben til Iran.

- Vi kan ikke udelukke, at danske våben er havnet i Iran f.eks. via Bofors, erkender kilder i både udenrigs- og justitsministeriet.

- Indtil videre kender vi dog kun sagen gennem aviserne. Vi har nogle fået nogle meget sparsomme oplysninger fra officielle amerikanske kilder, som tyder på, at der i eksisterer flere lister over lande, der har handlet med Iran, siger en højtstående kilde i udenrigsministeriet.

- Hver liste knytter sig til konkrete handelsaftaler og våbentransporter. Vi håber at få nærmere adgang gennem dette materiale til at se, hvilken rolle danskere egentlig har spillet i de enkelte handler med Iran. Først derefter kan vi tage videre skridt.

Også justitsministeriet, som har den endelige kontrol med dansk våbeneksport, ligger i venteposition.

- Vi har bedt om en nærmere redegørelse fra udenrigsministeriet. Når vi får den, må vi tage stilling til, om vi skal ændre på procedurerne for godkendelse af våbentransport eller måske ligefrem indlede undersøgelser af enkelte firmaer.

God samvittighed

Embedsmændene understreger, at selv om våbendele fra f.eks. Jørgen Høyers fabrik i Nordsjælland skulle være havnet i Iran, er det ikke givet, at Høyer har gjort noget forkert eller ulovligt.

- Høyer kan med god ret sige, at når vi først har godkendt en eksport, så kan han med god samvittighed eksportere til Bofors. Forudsat naturligvis, at han har givet os rigtige oplysninger.

Begge ministerier understreger, at kontrollen er omhyggelig.

- Når en dansk producent skal eksportere til Bofors, henter vi detaljerede oplysninger om den videre produktion og eksport fra Bofors. Men vi må naturligvis i en vis udstrækning stole på oplysningerne fra Bofors, og den seneste udvikling viser jo, at de kan være tvivlsomme, siger en kilde i justitsministeriet.

Ifølge den danske våbenlov skal en eksportør søge justitsministeriet om tilladelse, og udenrigsministeriet bliver altid taget med på råd.

- Eksporttilladelserne løber som regel over et halvt år, men vi kan sige stop fra dag til dag. Det vil vi f.eks. gøre, hvis der er optræk til krig mellem to lande, siger en højtstående kilde i justitsministeriet.

- Jørgen Høyer eksporterer i øjeblikket granatdele til Indien via Bofors. Hvor spændt skal situationen mellem Indien og Pakistan blive, før i siger stop?
- Det kan man ikke sige generelt. Vi vil lytte til udenrigsministeriets råd.

Men der skete nu også andre ting i 1987. Den 9.juni afholdt industriminister Nils Wilhjelms et pressemøde. Her blev fremlagt en redegørelse om skibsfartens forhold.

Redegørelsen gennemgik bl.a. konkurrenceudviklingen på det internationale fragtmarked, og det sidste tiårs skibsfartskrise, der havde reduceret antallet af skibe under dansk flag med godt en tredjedel, og betydet en negativ udvikling i erhvervets indtjeningsforhold. Erhvervets bruttoindtjening kan langt fra dække fremmedkapitalens forrentning, eller afskrivningerne på skibenes kostpris, hedder det i redegørelsen. Det er traditionelt blevet betragtet som et naturligt element, at rederierne ejer, og driver skibe under fremmed flag, og denne del af skibsfarten kan ses som et supplement til virksomheden under dansk flag. Inden for det sidste par år, er der imidlertid konstateret en stigende tendens til, at sætte danskejede skibe under fremmed flag. En stærkere udflytning, som det er sket i andre industrilande, vil få alvorlige konsekvenser for den danske samfundsøkonomi. Konsekvenserne vil blive endnu alvorligere, såfremt danske rederier flytter deres hovedsæde til udlandet, eller indstiller rederidriften.

Da regeringen ser med bekymring på erhvervets situation, ønsker den at give erhvervet en håndsrækning ved at fremlægge forslag til justering af de rammevilkår, som rederierne arbejder under. Regeringen vil derfor undersøge mulighederne for at etablere et dansk-internationalt register, som skal kunne konkurrere med tilsvarende registre i Frankrig, Storbritannien og Norge. Skibe i et sådant register skal opfylde de tekniske, sikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige internationale standarder, som Danmark i øvrigt er forpligtet til at overholde gennem internationale konventioner. Som et led i undersøgelsen vil regeringen vurdere, om skibe i et dansk-internationalt register skal kunne sejle med udenlandske besætninger, der forhryres på vilkår gældende i deres hjemland. Et eventuelt forslag skal fremlægges omkring årsskiftet 1987 / 88.

Sideløbende med disse overvejelser vil regeringen ophæve de vejledende skalaer for skibenes besætningsstørrelse og ændre kvalifikationskravene til officererne, så de nøjere svarer til de internationale konventioner på området. Ændringerne skal tilvejebringe bedre muligheder for at reducere besætningerne i takt med den teknologiske udvikling. Endvidere vil regeringen lempe diverse afgifter, som er specielle eller særligt generende for rederierhvervet. Et skatteudvalg vil bl.a. analysere formueskattens virkninger for anpartshavere i skibe. For at styrke rederiernes konkurrenceevne, især den mindre skibsfart, er der bevilget 20 mio. kr. til et forsknings- og udviklingsprogram, PROJECT SKIB, som allerede er igangsat.

På pressemødet udtalte industriministeren, at Danmark var færdig som søfartsnation, hvis vi ikke gjorde noget nu. Al erfaring viste, at hvis flaget successivt forsvandt, så endte det med, at også skibene forsvandt. Så flyttede også hovedkontorerne og dermed skibsfartens valutaindtjening.

Jeg syntes, det var positivt at der endelig kom en melding om, at man havde indset de store problemer dansk skibsfart var ude i. Og man nu ville gøre noget ved problemet. Ang. det påtænkte "Dansk- Internationalt Register" havde jeg dog nogen betænkelighed. Jeg kunne ikke rigtig se hvad det ville gavne søfolkenes beskæftigelsessituation, hvis rederne kunne antage udenlandske

besætninger på andre vilkår, end hvad der var gældende for danske besætninger. Jeg havde svært ved at se gennemskue, hvad det ville indebære.

I Dansk Skipperforening var man også ved at have styr på tingene igen. En ny overenskomst var forhandlet på plads, med virkning fra 1. april 1987. En overenskomst der, vanen tro, fulgte de øvrige overenskomster på arbejdsmarkedet uden de store udsving. En ny bestyrelse var sammensat, og foreningen var nu igen klar til at tage fat på opgaverne.

Et folketingsvalg den 8. september, medførte at lovforslaget om våbentransport, blev skrinlagt foreløbigt. I den nye regering hed statsministeren stadig Poul Schlüter. Men til min store overraskelse måtte jeg konstatere, at partiet Fælles Kurs kom i folketinget med 4 mandater. Nu var jeg jo nok ikke den eneste der blev overrasket, men sømandsbossen i folketinget, det var ikke lige hvad jeg havde ventet. Jeg var nu også overbevist om, at hans betydning for fremtidig folkestyre ville blive minimal.

Jeg havde lidt medlidenhed med de stakkels folketingsmedlemmer, der nu var tvangsindlagt til at høre på ham. Især de af den lidt ældre generation, som gennem tiderne havde tillagt sig den vane, at tage sig en lille lur efter en hård debat i snapsetinget. Hvordan skulle de nu få ro til at fordøje, når der stod en sømand på talerstolen? Som smed om sig med sprogets, for dem sikkert ukendte, blomster. Det ville sgu'ette blive nemt.

Tiden nærmede sig, hvor jeg igen skulle på søen. Jeg havde fået hyre hos Hans Jespergaard, som styrmand ombord i skibet **Lottelith**. Hans Jespergaard kendte jeg fra tidligere, hvor jeg havde sejlet for hans far i rederiet J. C. Jespergaard fra Ærøskøbing. Far og søn havde nu delt rederiet mellem sig, og Hans Jespergaard var reder for skibene **Lottelith** og **Danalith**.

Lottelith - 1987/88.



Den 1. november 1987, mønstrede jeg ud som styrmand med **Lottelith** af Ærøskøbing. **Lottelith** var bygget på Ringkøbing værft i 1984. Skibet var bygget som 499 brt. men efter ændring af tonnagereglerne, var den i 1987 på 1510 brt.

Jeg mønstrede i Nordenham i Tyskland, hvor skibet laste militært gods til Canada. Selv om det var søndag, blev der lastet til midnat. Jeg fik lavet overlevering med den afgangende styrmand. Derefter var det på med arbejdstøjet, og holde øje med lastningen. Lasten bestod af f.eks. former for

ammunition, og andet eksplosivt militærgods. Vil lige pointere, at lasten var lastet for NATO, og som sådan ikke under kategorien "mystisk våbenlast". Men helt ordinær.

Jeg fik hilst på skipperen, samt den øvrige besætning, og set skibet an. Det hele så meget tilforladeligt ud. Men skibet var jo også forholdsvis nyt. Besætningen, alle danske, var flinke folk.

Næste morgen fortsatte vi lastningen, og var tillastet med 1240 tons kl. 20:00. Til slut var der en del surringsarbejde, da vi havde containere på dækket. Efter en lang dags arbejde, sejlede vi med lods ud af floden Weser.

De første par dage, gennem den Engelske kanal, havde vi fint vejr. Også de første dage efter vi var kommet ud i Atlanten, var vejret rimeligt. Men så var det også slut med herlighederne. De næste 10 dage stod den på skiftevis storm og kuling. Det blev en lidt hård tur over Nordatlanten. Da vi var på Newfoundland bankerne, forliste en stor Spansk fiskerbåd med 30 mand ombord. Vi var kun ca. 60 sm. fra positionen hvor forliset skete, men kunne ingenting gøre p.g.a. vejret.

Først da vi kom helt over til St. Laurent bugten, kunne vi igen begynde at snakke om fint vejr. Den 21. november begyndte vi at sejle op af St. Laurent floden. Vi havde lods det sidste døgn, og fortøjede i Contrecoeur, en lille flodby mellem Québec og Montreal, den 22. november tidlig morgen. Det var søndag, og vi kunne holde dagen fri, og slappe lidt af efter den hårde tur. Jeg havde dog et par timers arbejde, med at få synet de skader, vi havde fået i det hårde vejr. Det var blevet til nogle indtrykninger på forskibet, dog ikke noget alvorligt. Også lasten fik et ekstra eftersyn. Her var alt nu i orden. Dagligt under rejsen, havde vi inspektseret lasten. Men alt stod fint. Skipperen ombord, Peter Hansen, var nyt medlem af skipperforeningens bestyrelse. Han og jeg fik talt en hel del om de nye tiltag, der var sket indenfor vores erhverv de sidste par år. Det var nu ikke alt vi var enig om, men det var rigtig rart at kunne få nogle diskussioner om hvad vi arbejdede med. Jeg var meget spændt på hvad fremtiden ville bringe, da jeg var ret så skeptisk, med hensyn til de kommende ændringer i hele søfartspolitikken.

Efter udlosningen i Contrecoeur, skulle vi til Summerside på Prince Edward Island. Denne ø ligger lige nord for Nova Scotia. Her lastede vi 1310 tons løg og kartofler til Trinidad. Igen blev det til

arbejde i weekenden. Vi kom til Summerside tidlig lørdag morgen. Begyndte at laste straks efter ankomst, og forsatte til midnat. Forsatte søndag morgen, og var tillastet søndag aften. Da temperaturen lå lige omkring frysepunktet, var afskiberen lidt betænkelig ved lastningen. Det gik nu helt uden problemer. Vi havde varmekanoner sat op i lastrummet, som kunne holde temperaturen rimelig under lastningen. Kartofflerne og løgene blev opbevaret i opvarmede pakhuse, og blev hurtigt kørt frem på trucks. Og de varmekanoner, der var sat op i lastrummene, gjorde at vi kunne holde kulden ude. Varmekanonerne i lastrummene blev afmonteret igen, da lastningen var afsluttet. Men temperaturen i lastrummene ville holde sig, efter at lugerne var lukkede. Der ville ikke gå mere end et par dage efter afsejlingen, før udendørstemperaturen ville stige, og vi kunne begynde at ventilere lastrummene.

Turen sydpå var også med meget dårligt vejr den første del. Vi fik både kuling, fuld storm og lå underdrejet flere gange. Men efterhånden blev vejret bedre. De sidste dage endda rigtig flot med temperatur på 25 grader.

Efter godt 13 døgn sejlads, 2370 sm., med et gennemsnit på 7,5 knob, ankrede vi på reden ved Point Lisas, søndag den 13. december. Her fik vi en dag til ankers med stille vejr, 30 grader og regnbyger. Efter 4 dages losning var skibet udlosset, og vi sejlede i ballast et par timer til Brighton. Brighton lå lidt syd for Point Lisas.

Her skulle vi laste naturasfalt (bitumen) i tønner, til Bremen i Tyskland. Bitumen, eller naturasfalt, findes kun naturligt ganske få steder på jorden. Her på Trinidad var der en sø, Pitch Lake, hvor man udvandt dette produkt. Pitch Lake er 47 hektar stor, og 41 meter dyb. Den skulle efter sigende, være utømmelig, og en stor eksportvare for Trinidad. Jeg har læst, at det skulle være jordolie som bliver presset op til jordoverfladen, og da de lette olier fordamper, fremkommer dette naturasfalt. Tønderne, vi lastede, var fibertønder, og asfalten var ikke flydende, men fast. Så det var en meget nem last og have med at gøre. Vi lå fortøjet for enden af en lang pier, hvor tønderne kom ud til skibet via en tovbane fra fabrikken. Lastningen tog 3 dage, og vi lastede i alt 1480 tons.

Den 20. december sejlede vi fra Brighton, og skulle nok engang krydse Atlanten. Denne gang dog langt sydligere, end på rejsen til Canada. Derfor var vejret på denne tur også af en lidt anden kaliber. I starten havde vi frisk østlige vinde. Juleaften blev fejret i let østlig vind, og 28 graders varme. Vi stoppede op et par timer, og nød vores julemiddag i fred og ro. Også juledagene, hvor besætningen holdt fri, var stille og rolige. Så der blev solbadet og slappet af. Efter nytår drejede vinden om i vestlige retninger, og temperaturen skiftede også efterhånden som vi kom nærmere Europa. Vi slap for direkte storm, men havde dog dage med kraftig kuling.

Den 20. januar 1988, efter 20 døgn på søen, kom vi til Bremen tidligt om morgenen. Det var søndag, vi holdt fri og jeg fik besøg af min kæreste hjemmefra. Det var skønt at få besøg af kæresten, og vi fik et par dage sammen. Mandag morgen begyndte vi at losse. Jeg havde aftalt med skipperen at holde fri, og nød dagen i land sammen med kæresten. Det var ikke så ofte man havde mulighed for det. Næste dag var vi udlosset. Skipperen skulle afløses af den faste skipper, og de skulle have tid til at lave overlevering. Det hele gik nu stille og roligt, og vi sejlede fra Bremen, til Harlingen i Holland, for at laste en last kartofler til Arzew og Skikda i Alger.

Straks efter ank. til Harlingen begyndte vi at laste. Det gik rigtig stærkt, så næste dag var vi tillastet med 1500 tons kartofler og kunne sejle igen.

Efter en ret hurtig rejse, med rimeligt vejr, ankrede vi den 20. januar på reden ved Arzew. Losningen her tog 2 dage, så havde vi losset de 750 tons, som skulle til denne havn. Vi fortsatte 1½ døgn længere ind i Middelhavet, og ankrede på reden ved Skikda. Vi kom ind i havnen næste dag. Her meddelte agenten at vi ville få lidt ventetid, da et andet kartoffelskib først skulle losses. Det blev til 3 dages venten. Vi brugte tiden til almindelig vedligeholdelse, og fik lavet en del i det gode vejr. Losningen tog her 3 dage. Vi gik i ballast ud af Middelhavet, til Ceuta i Gibraltarstrædet for at bunkre. Efter det korte ophold i Ceuta, gik turen videre op langs portugiserkysten. Vi skulle til Leixoes i Portugal. Det blev nu først et døgn til ankers bag øen Ila Berlenga, hvor vi lå i læ for en kraftig storm fra nordvest. Da det flovede, fortsatte vi til Leixoes hvor vi skulle laste. Lasten fra Leixoes bestod af en blanding af brosten, pakketræ og paletter med spånplader, i alt 1500 tons til Sharpness i England. Da vi afsejlede fra Leixoes var vinden NV 3, ikke noget at tale om. Men der var samtidig en meget svær vestlig dønning, som vi skulle sejle tværs i. Da vi inspicerede lastrummet næste morgen, havde noget af lasten flyttet sig. Nogle af surringerne var slække, og skulle strammes op. Vi kunne ikke rigtig gøre noget ved det med den dønning, så vi besluttede derfor at gå ind bag Cape Finisterre, hvor vi ankrede. Nu kunne vi åbne lugerne og få afsproset det last, der havde slået sig løs. Efter nogle timer var vi igen klar til at forsætte rejsen. I Biscayen var vejret meget dårligt. Vi fik NV storm, og måtte ligge underdrejet et stykke tid. Men det flovede i løbet af et døgn, og vi kunne forsætte rejsen.

Vi kom til Sharpness tidlig en søndag morgen, så der blev tid til at komme et lille smut i land, inden vi skulle begynde at losse mandag morgen. Sharpness ligger et stykke oppe af floden Severn, som går op til Gloucester. Det er en typisk engelsk flodhavn med alt hvad det indebærer. Jeg har altid holdt meget af at komme til England. Jeg syntes de fleste engelske havne er rigtig hyggelige, og holder meget af miljøet i disse havne. Losningen i Sharpness tog 2½ dag. Man var ikke så forjaget i disse havne. Arbejdsdagen var fra kl. 08 til 17. og der skulle en hel del til at ændre på disse tider, i hvert tilfælde i de mindre havne.

Efter udlosning i Sharpness, gik vi i ballast til Ellesmere Port. Ellesmere Port ligger på Manchester Ship Canal. Man sejler ind på river Mersey, passerer Liverpool, og kommer via sluser ved Eastham ind på kanalen. I Ellesmere Port lastede vi en partslast stykgods til Greenore i Irland, og Antwerpen i Belgien. Vi kom til Ellesmere tidlig en fredag morgen. Begyndte at laste kl. 08, og stoppede kl. 17. Derefter holdt vi weekend og slappede af. Mandag morgen fortsatte lastningen. Efter tillastning og surring, sejlede vi til midnat. Næste aften ankom vi til Greenore i Irland, og lossede den følgende dag. Den 27. februar om aftenen, ankom vi til Antwerpen. Dagen efter kom min afløser, og efter en overlevering i fred og ro, kunne jeg rejse hjem for at holde ferie.

Ang. coasterfart og våbensejlads, så fortsatte debatten i både dagpresse, og fagpresse. Sømændenes Forbund havde dog indstillet skydningen. Både sømandsbossen, og hans nærmeste lakajer, havde travlt med at være politikere. De havde jo også gjort deres forarbejde i forbindelse med debatten om våbentransporten, så det var der ingen grund til at ofre mere tid på. Pressen, både dansk og udenlandsk, var blevet ledt godt og grundigt på sporet. De kunne nu sagtens forsætte med diverse afsløringer uden hjælp. Der kom flere artikler med, endog meget, detaljerede beskrivelser af flere Europæiske våben og ammunitionsfabrikkers indblanding i

ulovlige transporter til bl.a. Iran. Og her kom de danske skibe ind i billedet som transportør af fabrikernes produkter. Men stadig var det ikke ulovligt, at danske skibe foretog disse transporter. At de forskellige lande havde diverse forbud gældende for handel med varerne, kunne man ikke hænge transportørerne op på. At forhenværende justitsminister Ole Espersen, med sit snæversyn, selvhøjtidelighed, og åbenlyse mangel på realitetssans, stadig prøvede at overbevise befolkningen om det modsatte, var ved at være en pestilens.

I skipperforeningens blad COASTERFARTEN nr. 1 1988, skrev forretningsfører A. Traunholm, Rederiforeningen for mindre skibe, følgende under overskriften:

Danmark "var" en skibsnation:

Danmark som velrenommeret skibsnation, kan med nyt lovforslag om forbud mod våbentransporter vendes til en saga blot, pointerer forretningsfører Arenth Traunholm, Rederiforeningen for mindre Skibe i dagens kronik, der kaster lys over de mange problemer, dansk søfart står overfor.

- En gang strømmer altid strømmer... Lørdagens nye danske spændingsserie, med en bred favnende vijfte af spændingselementer vil uden tvivl fange mange tv-seere foran skærmen de næste fem lørdage. Det var også en god film med fine instruktør- og skuespilpræsentationer.

Som repræsentant for rederne kan jeg dog ikke undgå især at hæfte mig ved filmens skurk – rederen – og i forlængelse heraf sætte fokus på nogle af de problemer, vor gamle søfartsnation Danmark står over for i dag.

Folketinget arbejder i øjeblikket med 1st behandlingen af et lovforslag, der ensidigt forbyder våbentransporter på danske skibe.

Bag lovforslaget og den meget følelsesladede debat står Sømændenes Forbund, med Preben Møller Hansen i spidsen og socialdemokraten Ole Espersen.

Hvis forslagsstillerne ønsker at dreje nøglen om for Danmarks handelsflåde og dermed sende tusindvis af mennesker ud i arbejdsløshed for slet ikke at tale om det store eksporttab i milliardklassen, et sådan forslag ville medføre, så skal de gennemføre det omtalte lovforslag.

Der er ingen redere, der bryder sig om at se f.eks. iranere og irakerne skyde hinanden ned, og lad det være sagt med det samme, danske skibe har kun i meget begrænset omgang transporteret våben m.v. til krigsførende lande.

Vi transporterer vidt forskelligt gods fra uforarbejdede råvarer til avanceret elektronisk materiel, fra legetøj til ingeniørmateriale for tusindvis af forskellige kunder.

Når lovforslaget vækker så megen bekymring, skyldes det, at vi af konkurrencemæssige årsager må have fri markedsmuligheder og ikke kan konkurrere, hvis vi underkastes svingende politiske beslutninger.

Disse forhold er absolut belastende at arbejde under. Vi befinder os i den værste konkurrencesituation, vi nogensinde har befundet os i, og dette gælder ikke kun Danmark – også internationalt er der voldsom konkurrence om alle laster.

Trods den hårde konkurrence på det internationale marked er skibsfart Danmarks tredjestørste eksporterhverv med en årlig indsejling på 18 mia. kroner.

Der er tale om valuta, som Danmark har god brug for – og det ville da være forrykt i den grad at skade et så skabende erhverv med en lovgivning af denne art.

Danmark er det eneste land, der vil indføre en lov i den form. Hvis vi skal gøre noget i relation til våbentransporter, så lad os gøre det i FN eller EF regi, dels opnår vi en fair konkurrencesituation, dels en indsats, der batter noget.

Når Danmark i sammenligning med en række andre lande har klaret sig rimeligt i den svære konkurrencesituation, skyldes det flere forskellige faktorer.

En særdeles væsentlig faktor er opretholdelsen af den fri adgang til alle markeder, der har skabt troværdighed og tillid til vores handelsflåde. Herudover er vi internationalt anerkendt for vor knowhow inden for søfart, hvor århundreders erfaringer har givet os såvel et teknologisk forspring inden for værftindustri, som dygtige søfolk og dygtige skibsmæglere.

Vi har nogle af verdens bedste uddannelser på området. Hvorfor sætte alt dette over styr ved at give Danmark en forvredet konkurrencesituation i forhold til den udenlandske søfart?

Vi vil f.eks. få store problemer på det amerikanske marked, hvor man ifølge amerikansk lov er forpligtet til at transportere det gods, som kunderne tilbyder. Alene på det amerikanske marked indsejler vi for 8 mia. kroner årligt, men der vil naturligvis til enhver tid være en konkurrent, der gerne vil overtage vore kunder!

Vi er i internationalt sammenhæng også kendt for at arbejde hurtigt og effektivt, og det er f.eks. almindeligt at afslutte en last i weekenden mellem lørdag kl. 22:00 og søndag kl. 02.00.

Det nye forslag, Folketinget arbejder med, indeholder en meget bred definition af de varer, forbudet skal dække, og i hundredvis af tilfælde vil men være tvunget til at rette henvendelse til justitsministeriet og først derefter få forbudet hævet, når der konstateres, at der ikke er tale om transport til et krigsførende land eller et konfliktområde.

Vil justitsministeriet være i stand til at behandle denne forespørgsel natten mellem lørdag og søndag? Vil deres afgørelse kunne undgå at blive underlagt svingende politiske vurderinger? Vil det internationale marked med hård konkurrence vente på at Danmark får svar? Og vil troværdigheden og tilliden til Danmark som den store anerkendte søfartsnation kunne bibeholdes?

Svaret er NEJ. Det kan ikke lade sig gøre at gennemføre dette forslag uden at skade dansk søfart så meget, at danske redere enten vælger at sejle under bekvemmelighedsflag eller ganske enkelt bukker under i den ekstreme hårde konkurrencesituation, danske politikere med deres ensidige forslag bringer rederne i.

I 1985 beskæftigede vi 10.987 søfarende, hertil kommer en række poster på land inden for værftindustri, shipping, fagforeninger, uddannelsesinstitutioner m.m.

Er det virkelig socialdemokratisk politik i grad at bidrage til at skabe arbejdsløshed inden for erhvervet? Og vil Preben Møller Hansen sende en stor del af sine søfolk hjem til arbejdsløshed?

Eller er der snarere tale om, at forslaget om dansk forbud mod våbentransport er et led i de politiske partiers maskeradespil for at tiltrække vælgere, der ikke kender til de nærmere forhold, men følelsesmæssigt som alle mennesker – også redere – ikke kan lide krig?

Kan de stakkels socialdemokrater være blevet besnæret af Preben Møller Hansen?

Dette er formentlig ikke tilfældet, men forslaget virker så lidt gennemtænkt, at man stiller sig de underfundigste spørgsmål.

Debatten i sig selv har allerede haft negativ indflydelse på befragtningen. Lad os håbe, at en fornuftig regering med fornuftige støttepartier ikke lader et godt valutaskabende erhvervs konkurrencesituation blive ødelagt, fordi det store internationale marked ikke længere har tiltro til den ellers så stolte danske skibsfartsnation.

Jeg syntes ovenstående klart gjorde rede for den situation, Dansk skibsfart stod overfor. Ikke kun rederiforeningen for mindre skibe, gav lyd fra sig. Det samme gjorde de to andre rederiforeninger, og samtlige søfaglige foreninger og forbund, bortset fra Sømændenes Forbund. Rederiforeningen af 1895 fik den 3. marts 1988, foretræde for Folketingets Retsudvalg. Under denne seance redegjorde de fremmødte for hvilke konsekvenser lovforslaget om forbud mod våbensejls ville få, bl.a. for det befragtningsmæssige. Herunder det umulige i at skulle leve med en godkendelses-procedure i et ministerium, der havde åbent fra 9 til 17, når mange laster på grund af tidsforskelle blev sluttet udenfor dette tidspunkt. Ligeledes blev der fremlagt eksempler på hvor uklar lovforslagets liste over våben var, og hvordan flere af de på listen opførte varer i vidt omfang også havde en civil anvendelse. Det ville jo være umuligt at vide på forhånd, om f.eks. en last landrovere var beregnet til civil eller rent militært formål.

Retsudvalget stillede en række spørgsmål til redernes repræsentanter, og fik faglige og fornuftige svar på disse. Mødet sluttede med at Retsudvalget tilkendegav, at redernes synspunkter selvfølgelig ville indgå i udvalgets overvejelser. Det gjorde de sandelig også. Mindre end en uge efter omtalte møde kunne det læses i dagbladene, at en af initiativtagerne til lovforslagets fremsættelse havde udtalt, at lovforslaget skulle strammes op, fordi det ikke var vidtgående nok!

Fredag den 12. februar 1988, havde Ekstra Bladets forside bl.a. en overskrift

- TRE DANSKE SØFOLK GIDSLER I BEIRUT –

Historien var, at tre danske søfolk i 48 døgn havde været gidsler i Libanons borgerkrigshærgede hovedstad Beirut. Det var den kristne milits i Libanon, der havde taget skibet som gidsel. Militsen mente, at skibet havde transporteret våben til druser-militsen i Libanon, som var den kristne milits fjende i borgerkrigen i Libanon. Gidseltagningen skete, da skibet ankom til Beirut fra Nordyemen, med en ladning frugt, grøntsager og konserves. Skibet, *Inge Webb* (navnet på skibet var ikke nævnt i artiklen den 12. februar), var en danskejet coaster, men indregistreret på den franske Stillehavs-ø Vanuatu. Besætningen bestod af tre danske officerer, fem søfolk fra Polen, Sri Lanka og Trinidad. De efterfølgende dage kom hele historien frem i avisen, og den viste sig at være en ret speget affære.

Inge Webbs kaptajn, Uwe Biel, blev ved ankomsten til Danmark efter frigivelsen, interviewet af Ekstra Bladet, og kunne berette følgende.

Skibet var på vej ud af Beiruts havn, efter en forgæves losning af den medbragte last. Uden for havnen blev skibet anråbt af en uidentificeret båd. Fra denne, blev *Inge Webb* kommanderet rundt i forskellige retninger. Da kaptajnen begyndte at sejle tilbage mod Beiruts havn, begyndte den anden båd at beskyde *Inge Webb*. Den uidentificeret båd sejlede rundt om Inge Webb, og ramte skibet ca. 20 gange med skud. Et af skuddene ramte i siden af skibet, ca. en meter over vandlinjen, og foragede et hul på størrelse med en grapefrugt. Heldigvis var der ikke høj søgang, så skibet tog ikke vand ind. Først et par sømil fra Beirut havn, opgives beskydningen. Da skibet nåede Beiruts havn, følte besætningen sig i sikkerhed. Men her blev de tilbageholdt af den kristne milits i Beirut, som beslaglagde skibet og anklagede besætningen for våbensmugling. En tilbageholdelse der kom til at strække sig over 49 døgn. Det blev aldrig bevist, at skibet skulle have våben ombord, hvilket besætningen også hele tiden fastholdt. Besætningen blev fængslet. Efter en

uge blev maskinmesteren beordret tilbage på skibet for at passe skibets tekniske installationer. Det kunne militsen ikke selv klare. Maskinmesteren var konstant overvåget af bevæbnede vagter fra militsen.

Først den 24. januar 1988, blev det danske udenrigsministerium underrettet om tilbageholdelsen af de tre danske søfolk. Om hvorfor der gik næsten en måned inden udenrigsministeriet blev underrettet, skulle skibets danske mægler (og partshaver i skibet), Erling Klüwer have sagt, at der ikke skulle være for meget blæst om tingene.

Besætningen blev frigivet, og kom til Danmark, takket være en stor indsats fra den danske ambassade i Damaskus. Den kristne milit havde som betingelse for at give besætningen fri forlangt, at der ikke måtte slippe noget ud til offentligheden omkring tilbageholdelsen. De danske myndigheder havde heller ikke informeret offentligheden om episoden. Forhandlingerne om frigivelse af søfolkene foregik i yderste hemmelighed. Den svenske avis 'Svenska Dagbladet' fik dog opsnuset historien, og omtalte den, den 11. februar.

Dette gjorde den kristne milit aldeles rasende, og de beskyldte de danske myndigheder for at bryde et tavshedsløfte, som var betingelsen for frigivelsen.

Det forsinkede den planlagte frigivelse, og militsen krævede et dementi fra de danske myndigheder. Det lykkedes diplomaterne at få gennemført en frigivelse.

Efter hjemkomsten var trængslerne dog ikke slut. Det skulle vise sig, at der også var et økonomisk mellemværende, da besætningen havde et betydeligt tilgodehavende i form af manglende aflønning. Jeg har ikke haft mulighed for at følge den del af sagen yderligt.

Den 4. marts 1988, var Ekstra Bladets igen leveringsdygtig i en forside om påstået våbensmugling. – **DANSK VÅBENSKIB OPBRAGT I NAT** – kunne man læse på bladets forside.

Godt nok var historien på forsiden neddæmpet, til fordel for en historie om Jønke. Og inde i bladet henvist til side 6.

Sagen drejede sig denne gang om coasteren *Pegasus* af Marstal. Skibet var blevet opbragt af Italienske myndigheder i Messinastrædet (strædet mellem Sicilien og det italienske fastland). Skibet var på rejse fra Grækenland, til Portugal, med en last bestående af 25 tons raketbrændstof. Grunden til at skibet valgte at sejle gennem Messinastrædet, var dårligt vejr i området. Pressen kunne ikke fortælle så meget om selve opbringningen. Det af den simple grund, at de italienske myndigheder var meget sparsomme med at give nogle oplysninger.

Fra rederiet P. Jørs i Marstal, fik pressen heller ikke meget at vide. Her henviste man til skibets befragter, J. Poulsen i Korsør. Derfra var der heller ikke nogen information at hente. Hvad gør en stakkels journalist så?

Jo, man brygger da bare en historie sammen, som måske ikke er helt lig med de faktiske forhold, men som kunne fortælle, nu var de grumme coastere igen indblandet i noget snavs. Man reciterede bredt tidligere historier omkring både reders, og charters indblanding i våbensejlds. Og de stakkels læsere, som ikke har noget forhold til coastersejlds, fik igen en opfattelse af disse grumme karles udskejelser.

Dagen efter, den 5. marts, kunne man læse følgende.

Som en flydende bombe, med lasten fuld af brændstof til missiler, blev det danske fragtskib, Pegasus, torsdag eskorteret til havn i Reggio Calabria, af en flotille af toldfartøjer. Skibet sejlede uden nationalitetsflag, og uden tilladelse. Besætningen, fire danskere, og tre spanioler, er sat i arrest. Lasten på 25 tons raketbrændstof bliver i weekenden bragt til en militær affaldsplads nær Napoli. Foreløbige undersøgelser tyder på, at det danske skib har besøgt Libysk havn. Det danske skib blev rutinemæssigt stoppet af en italiensk toldbåd, nogle få sømil fra havnebyen Bova. Fragtbåden, der ikke førte det danske flag, men med et flag der signalere farlig last, sejlede ifølge den danske kaptajn med lav fart gennem Messinastrædet, fordi skibet havde mindre problemer med maskinrummet, på grund af den hårde sø.

Senere i samme artikel blev de italienske tolderes mistanke om, hvad skibet lavede i italiensk farvande, forklaret. Tolderne troede, de havde opbragt en narkotikasmugler. Denne mistanke blev dog afkræftet, efter der havde været et hold narkotikahunde ombord og gennemgå skibet.

Ifølge de italienske myndigheder, havde skibets kaptajn ikke givet nogen forklaring på, hvorfor han sejlede uden nationalitetsflag langs den italienske kyst, når han officielt var undervejs fra Grækenland til Spanien. Ifølge italiensk lov var det alene tilladt at sejle med eksplosiv last i italienske farvand, hvis man havde en særlig tilladelse fra det italienske udenrigsministerium. En sådan havde Pegasus ikke, ligesom skibet heller ikke på forhånd havde meldt sin ankomst til italiensk farvand. Ifølge det italienske toldvæsen havde den danske kaptajn forklaret, at han var undervejs med det græskproducerede raketbrændstof til Spanien, men havde inden besøget i italiensk farvand bl.a. besøgt en havneby i Libyen, og formentlig også en havneby i Liberia på den afrikanske østkyst. Der forelå, på dette tidspunkt, ingen forklaring på rejseruten. Eller hvad formålet med besøget i de afrikanske lande havde været.

Selv om tilbageholdelsen var alvorlig nok for besætningen ombord på skibet, mistede pressen ret hurtigt interessen for sagen. En italiensk avis skrev den 16. marts, at der skulle mangle 100 units af raketbrændstoflasten. Straks var dansk presse oppe på mærkerne. Jyllands-Posten kunne meddele, at den danske konsul i Messina bekræftede de manglende units. Konsulen afviste på det kraftigste denne meddelelse. Men igen, aviserne var ikke sen til at gribe chancen. På ny fremstod reder og skib, som de store syndere.

Jeg fik mulighed for at læse om sagen på et lidt andet plan. Og må sige, der var stor forskel på pressens udlægning, og de virkelige fakta.

Skibet var blevet opbragt den 3. marts, ca. kl. 10, af en patruljebåd fra det italienske finanspoliti, ca. 1 sm. fra den italienske kyst. Skibet blev derefter bragt til havnebyen Reggio Calabria. Samme dag, om aftenen, blev skibets reder ringet op af et nyhedsbureau. Dette bureau citerer et fransk nyhedsbureaus oplysning om, at Pegasus var opbragt af de italienske myndigheder i Messinastrædet. Hverken reder eller befragter havde hørt noget fra de italienske myndigheder.

Den 4. marts, kl. 11, altså et døgn efter at skibet var blevet opbragt, fik kaptajnen tilladelse til at ringe til rederiet. Samtalen skulle foregå på engelsk, og nu kunne kaptajnen berette for rederen hvad der var hændt.

Samme dag kl. 12, modtog rederiet, via udenrigsministeriet, besked om, at ambassaden i Rom havde indberettet, at Pegasus befandt sig i havnebyen Reggio Calabria. Samtidig kunne man meddele, at havnefoged og finanspoliti ikke var indstillet på, at give yderlige oplysninger i sagen.

Danske Reders Retsværn sætter straks deres apparat i gang med kontakter til deres korrespondent i området, for juridisk assistance. Der udnævnes en advokat til at varetage besætningens og rederiets interesser. Besætningen blev afhørt, og anklaget for at have krænket italiensk lov vedrørende illegal import af våben og ammunition, på italiensk territorium. Ligeledes blev det i anklagen anført, at skibet opførte sig mistænkeligt ved ikke at føre nationalitetsflag, samt ved ikke at have signalflag oppe der indikerede, at skibet medførte farligt gods. Man fandt fra myndighedernes side det også betænkeligt, at skibet ikke havde haft radiokontakt med de italienske myndigheder for at meddele om skibets færden i farvandet.

Næste dag, den 5. marts, fortsatte forhøret af besætningen. Undersøgelsesdommeren besluttede nu, at kaptajn og styrmand skulle fængsles. De resterende besætningsmedlemmer kunne opholde sig ombord på skibet, men kunne ikke forlade Italien. Sagen gik sin gang, og de italienske dommere og myndigheder havde åbenbart ikke særlig travlt.

Ved et møde, den 10. marts, oplyste undersøgelsesdommeren, at resultatet af de igangværende undersøgelser først ville foreligge senere. Og da han var en travl mand, havde han ikke tid til at se på sagen igen før ugen efter. Rederiets advokat anmodede om frigivelse af kaptajn og styrmand, som forsat sad fængslet, og hvis ikke det var muligt, da at få dem overført til husarrast ombord. Dette kunne dommeren ikke tage stilling til, og henviste til den alvorlige anklage mod besætningen. Uofficielt meddelte han, at den massive presseomtale i danske aviser gjorde, at man måtte se med alvorlige øjne på sagen. Rederiet havde jo tidligere været involveret i våbentransporter ifølge samme presseomtale!

Den 16. marts, overgav undersøgelsesdommeren, uden varsel, sagen til en ny dommer. Dette var muligt ifølge italiensk lovgivning, men ville også forrykke en afgørelse yderlig. Dagen efter sendte rederiet en kaptajn ned til skibet. Han skulle dels fungere som rederiets inspektør, og dels bistå besætningen i den mildest talt trælse situation. Denne kaptajn blev nægtet adgang til skibet.

Ved et møde den 23. marts, besluttede dommeren at kaptajn og styrmand skulle frigives fra fængslet, hvor de havde siddet siden den 5. marts. De skulle dog begge opholde sig ombord på skibet, da der ville komme yderlige afhøringer.

Den 26. marts, afhøres kaptajn og styrmand igen. Dommeren gav nu tilladelse til, at besætningen kunne få lov til at gå i land 3 timer om dagen. Dommeren meddelte samtidigt, at såfremt der ikke dukkede nye ting op, ville skib og besætning blive frigivet inden for de nærmeste dage. Inspektøren havde stadig ikke fået tilladelse til at komme ombord.

Endelig, den 1. april, meddelte dommeren, at skib, ladning, og besætning var frigivet, og kunne forlade Italien. 29 dages uberettiget tilbageholdelse var slut. 29 dage, hvor besætningen var uberettiget anklaget i en sag, der viste sig at være helt ubegrundet. Men pressen, både den danske og udenlandske, var ikke sen til at blæse det stort op i begyndelsen. Da man efter kort tid fandt ud af, at der ikke var nogen sag, blev den hurtigt taget af dagsordenen. Og senere, da skibet blev frigivet, blev der ikke ofret meget spaltepads på at forklare, hvordan sagen egentlig hang sammen.

Efter skibets frigivelse skulle ladningen først omstuves og sikres. Alt var jo blevet godt og grundigt gennemrodet. Men dermed var alle fortrædeligheder ikke overstået. Som en sidste salut fra de

italienske myndigheder, forlangte man at den kaptajn der havde ført skibet under opbringningen, også skulle tage skibet ud fra italiensk havn. Kaptajnen havde under fængselsopholdet pådraget sig mavesår, samt tabt 12 kg. Rederiet ville derfor sende ham hjem, nu han var blevet løsladt, og lade en ny kaptajn tage over. Men det ville myndighederne ikke gå med til. Selv om det i høj grad var på grund af deres langsommelighed i behandling af sagen, der var årsag til kaptajnens helbredstilstand. Sluttelig sejlede skibet fra Reggio Calabria den 2. april om aftenen.

Jeg kunne, som sømand, kun undre mig over hele sagen omkring disse to sager. De mindede meget om hinanden, og var dog så forskellige. Ens for begge episoder var, at søfolk blev anklaget for våbensmugling. En ganske alvorlig anklage i sig selv, men især, når anklagen er helt ubegrundet. I tilfældet med *Inge Webb*, var skibet ikke alene blevet tilbageholdt, men også beskudt ganske alvorligt. Og forholdene i Libanon måtte vel betragtes, som værende særdeles anspændte, på grund af borgerkrigen i landet. Dette havde helt sikkert forværret, et i forvejen, ubehageligt ophold for besætningen. Samtidig var der fra reders side udvist en hel utilgivelig uvillighed, for at få sagen afviklet. Om der skulle være andet grundlag for, at rederen agerede på denne tåbelige måde, kan man selvfølgelig ikke vide. Jeg mener i dette tilfælde, var det ikke kun den kristne milits i Libanon, der havde udvist respektløshed. Det samme havde rederen i høj grad også. Jeg forstod udmærket, at søfolkene i denne sag følte sig svigtet af deres reder.

Ang. *Pegasus*. Hvis man skulle se på hvilke lovbrud skibet havde begået, så vil jeg mene det var bagateller. Bagateller som i yderste konsekvens, kunne udmunde i en bøde. Skibet havde søgt læ tæt under land, på grund af dårligt vejr. Her havde det ankre op, for at afvente vejrbedring. Skipperen havde dog ikke kontaktet de italienske myndigheder, for at forklare skibets tilstedeværelse i farvandet. Der var ikke blevet flaget med nationalitetsflag, eller signalflag, for farligt gods ombord. Altså ikke noget der skulle berettige til tilbageholdelse.

Skibet medførte en last, bestående af raketbrændstof, altså "farligt gods". Denne last var på ingen måde forbundet med noget ulovligt. Inden for det første døgn af skibets tilbageholdelse, blev der indhentet alle relevante dokumenter på lasten, som dokumenterede dens lovlighed.

Det eneste jeg kunne se måske kunne berettige til en midlertidig, og kortvarig tilbageholdelse var, de italienske myndigheders henvisning til deres lov om, illegal import af våben og ammunition på italiensk territorium. Men selv dette burde ikke være det store problem at få afklaret, da det jo ikke var hvad skibet havde foretaget sig.

Skipperforeningen advarede efterfølgende os medlemmer om, med mindre vi havde last til Italiensk havn, da i videst mulig udstrækning at holde os fra italiensk territorialfarvand. I samme forbindelse blev oplyst, at der inden for det sidste stykke tid var flere coastere blevet generet i italiensk farvand. Grunden hertil kendte man ikke.

Jeg var indstillet på at forsætte med at sejle i coasterne. Og ikke at lade mig afskrække af, at jeg måske selv en dag kunne havne i en lignende situation. Jeg var overbevist om, at den negative pressedækning der de sidste år havde været omkring coasternes våbensejlad, ikke gjorde arbejdet lettere i fremtiden. Og jeg havde, endog meget svært, ved at se nogen som helst mening, eller fornuft, i den drejning hele problematikken omkring våbentransport havde fået.

Derfor var jeg meget spændt på den videre udvikling for coasterfarten. Både hvad en evt. lovgivning for våbensejlads ville medføre. Men også det påtænkte, Dansk Internationale Skibsregister, ville få en markant betydning for erhvervets fremtid.

Danalith - 1988



Næste udmønstring for H. Jespergaard, blev som styrmand med ***Danalith***. Jeg påmønstrede ***Danalith*** i Balboa, i Panama Kanalen, den 19. april 1988. Skibet var lastet med løg i kasser til Newhaven i England. Jeg husker ikke hvor løgene var lastet, men mener de var fra Chile. Jeg kom ombord med lods båden, sammen med kanallodsen. Det blev hurtig overlevering inden vi passerede Panama kanalen. Selv om jeg ikke tidligere havde været ombord i ***Danalith***, havde jeg sejlet med søsterskibet

Satelith, hvor bro, udstyr m.m. var næsten identiske, så det var ikke noget problem med hurtig overlevering.

Skipperen kendte jeg, ham havde jeg sejlet sammen med på ***Lottelith*** tidligere på året. Også maskinmesteren kendte jeg, havde dog aldrig sejlet sammen med ham. I modsætning til ***Lottelith***, hvor der var dansk besætning, var der her en meget international besætning. Skipper og maskinmesteren var dansk. Der var tre dæksfolk, en fra Chile, en fra Peru, og en fra Spanien. Motormanden var fra Spanien, og kokken fra Indonesien. Så det må siges at være godt blandet. Men det forhindrede ikke at vi fik et meget godt samarbejde.

Rejsen gennem Caribbean, og over Atlanten, gik fint. Vejret var godt de fleste dage. Et par enkelte dage med kuling, slap vi dog ikke for over Atlanten. Efter 21 døgn i søen fra Panama kanalen, kom vi til Newhaven den 12. maj, om morgenen. Vi begyndte losningen straks efter ankomst, og var færdig dagen efter, om eftermiddagen.

Efter udlosning i Newhaven gik vi til Rotterdam for dokning. Under opholdet på værftet blev der lavet f.eks. reparationsarbejder, vi ikke kunne lave når skibet sejlede. Skibets bund blev sandblæst og malet. Efter en uges ophold på værftet, var vi igen klar til nye opgaver. Vi gik fra Rotterdam, til Gdynia i Polen. Her lastede vi en fuld last kunstgødning i sække, til Tananger i Norge. Vi kom til Tananger fredag den 27. maj. Her begyndte vi losningen sidst på eftermiddagen, og havde regnet med at skulle have en weekend i fred og ro. Modtageren kom ombord sent fredag aften, og ville meget gerne have losset i weekenden. Han havde lavet en aftale med havnearbejderne om, at vi selv kunne losse, uden havnearbejdere. Det var ikke helt almindeligt i Nordiske havne. Men da havnearbejderne havde indvilliget, syntes vi det var i orden. Besætningen ville gerne tjene de ekstra penge. Vi fik hjælp af nogle unge mennesker fra den lokale idrætsforening, og gik til opgaven, både lørdag og søndag. Det gik dog ikke så godt som modtageren havde regnet med. Selv om både de unge mennesker, og vores egen besætning arbejdede hårdt for sagen, blev vi ikke udlosset. Det var ligegodt for stor en mundfuld. Men modtageren var nu godt tilfreds alligevel. Mandag overtog havnearbejderne igen, og lossede resten.

Næste lastehavn efter Tananger, blev Skagen. Her var lastede vi fiskemel i sække til Skikda i Algier. Vi var heldige at få en weekend i Skagen, og den første dag var lasten ikke helt tør efter vi havde spulet. Så det blev næsten til en uge i alt i Skagen. Det var meget rart, da det var den første uge i juni måned.

Den 19. april 1988, udskrev statsminister Poul Schlüter igen valg. Der var kun gået syv måneder siden sidste valg. Valget blev afholdt den 10. maj, og Poul Schlüter dannede den 3. juni, en ny regering bestående af Det Konservative Folkeparti, Venstre, og Det Radikale Venstre. Dette valg udsatte forhandlingerne omkring en såkaldt "søfartspakke". En pakke indeholdende bl.a. forslag til ændring af sømandsbeskatningen, i forhold til oprettelse af Dansk International Register. Forslag til ændring af skibes bemanning m.m.

Opholdet i Skagen var rigtig rart. Bare det, at kunne læse danske aviser, der ikke var flere uger gamle, var rart. Lastningen blev også udført i et rimeligt tempo, så der var mulighed for at slappe lidt af, selv om det var arbejdsdag. Vi fik fyldt op med proviant, så der nu var danske varer på alle hylder. Vores faste maskinmester blev afløst for ferie.

På rejsen sydover, blev lossehavnen ændret fra Skikda, til Algier by. Ikke fordi det ville ændre så meget. Det blev til 12 dages ophold i Algier. Først var der problemer med papirgangen omkring lasten. Da vi endelig kom i gang med losningen, gik det meget langsomt. Men vejret var fint, så vi fik lavet en del vedligeholdsarbejde.

Efter Algier, gik vi i ballast til Tyrkiet. Her skulle vi laste PVC, ved et stort fabriksanlæg i nærheden af Izmir. Her kom vi lørdag den 2. juli, og startede med at holde weekend. Sommerheden havde ramt det sydøstlige Europa. Hele ugen, mens vi lastede, lå temperaturen mellem 38 og 42 grader. Og det blev ikke bedre af, det var helt vindstille. Det var næsten mere end skibets aircondition kunne klare.

Skipperen blev afløst, og skulle hjem på ferie, og den faste skipper kom ombord. Ham kendte jeg fra tidligere, men havde aldrig sejlet sammen med ham. Vi fik dog hurtigt et godt samarbejde. Denne skipper, og den faste maskinmesteren, som var på ferie, havde sejlet med skibet siden nybygning. De havde også begge part i skibet. Det var nu ikke noget vi mærkede til i hverdagen. Dog var det et ikke helt almindeligt skib, hvad angik samarbejde. Den faste maskinmester var noget speciel at arbejde sammen med. Når han var ombord, var det ham der tog sig af vedligeholdelsen af lossegrejet, spillene og alt smørearbejde ombord. Så skulle man tro, det var let at være styrmand, når man slap for dette arbejde. Men det var nu ikke altid lige nemt, at blive enige om den fordeling. At maskinmesteren samtidig var stædig som et gammelt æsel, kunne godt give lidt diskussion. Men efterhånden vænnede man sig til det. Lastningen tog en uge. Pvc'en var på paletter, så det tog lidt tid at få dem sproset ordentlig af. Lasten skulle sejles til Mocha i Yemen. Mocha ligger i det sydlige Yemen.

Den ulidelige varme fulgte os på hele rejsen til Yemen. Men på søen var der dog lidt brise, som kunne hjælpe lidt på det. Losningen i Mocha blev klaret på tre dage. Derefter gik det igen nordpå gennem Røde Havet, til Suezkanalen. Efter passage af Suezkanalen, faldt temperaturen endelig til ca. 30 grader. Det var til at holde ud.

Efter et kort stop på Kreta, hvor vi bunkrede, fortsatte vi til Cartagena i Spanien. Her lastede vi 5000 tønder tjære, til Comore øerne i det sydlige Indiske Ocean. Tjæretønderne var både rustne

og bulede, og da vi fik besked på at de skulle lastes liggende, protesterede vi. Vi lavede nogle beregninger, og hvis ikke de blev lastet liggende, kunne vi ikke laste hele lasten, med den plads der var til rådighed. Vi skulle laste yderlig last også. Resultatet blev, at vi lastede tønderne liggende i hele underlasten. Desuden brugte vi det halve af pladsen på mellemdækket. Vi havde lagt kraftig plastik på bunden, inden vi lastede. Skipperen og jeg talte om det uheldige i denne lastemetode, og vi fraskrev os ansvaret for skader på tønderne ved at afgive en protest til charteren.

I Cartagena blev maskinmesteren afløst, og vores faste maskinmester kom tilbage efter ferie. Vi sejlede fra Cartagena, til Bar i Jugoslavien. Her lastede vi brugt entreprenørmateriale til Durban i Sydafrika. Lasten bestod af forskellige maskiner, truck og lastbiler.

Det var en blandet landhandel da vi var færdiglastet i Bar, som vi sejlede fra den 12. august. På dækket havde vi en del lastbiler, samt nogle løse sættevogne. Det gik fint gennem Rødehavet, og ud gennem Adenbugten. Så var det også slut med den fine sejlads. Vi fik slutningen af svmonsunen for fuld styrke. Det var i slutningen af august, så monsunen skulle aftage. Det gjorde den også, men først skulle vi lige have 4 – 5 dage med hård kuling og sø. En af sættevognene på dækket kollapsede, støttenbenene gav efter, så surringerne blev slækket. Det lykkedes os dog at få styr på dækslasten igen. Vi fik understøttet sættevognen med tømmer, og måtte skære nogle huller med skærebrænder i ladet, for at få sat nogle flere wiressurringer på.

Vi kom til Durban den 10. september, efter knap en måned på søen. Vejret havde drillet hele vejen, med meget skiftende vindstyrker, kraftig sø og dønning. Vi var dog ikke ret meget forsinket, selv om vi flere gange måtte afvige fra den oprindelige kurs. Vi fik losset vores last, og lastede nu 20 tons stålplader, og 56 paletter med sukker, til Comoro øerne. Vi havde en mistanke om, at nogle af tjæretønderne var kollapsede. Men vi kunne ikke komme til at undersøge det. Vi meddelte rederiet vores mistanke, så de var forberedt på problemer.

Da vi kom til Comoro øerne, blæste det igen op til kuling. Vi fik forbindelse med et andet skib der lå på reden ved Moroni, hvor vi skulle losse. Moroni er den største by på Grande Comoro, den største af øerne i øgruppen. Det andet skib skulle losse før os, men på grund af vejret kunne de ikke arbejde. Vi blev i området og fik kontakt med signalstationen. De kunne oplyse, at vejret ville blive værre i løbet af kort tid. Det andet skib på reden lettede også anker, og gik til søs.

Vi besluttede at søge ly ved en af de andre øer, Moheli, som ligger syd for Grande Comoro. Her kunne vi ankre, og afvente vejrbedring. Her blev vi et par dage, indtil vinden lagde sig. Selv om vinden aftog, var der forsat meget svær dønning. Da vi igen kom op til Grande Comoro, og fik forbindelse med det andet skib, kunne de fortælle, at de regnede med at være udlosset næste dag. Vi blev i området, og sejlede rundt til næste morgen, hvor vi kunne komme ind og ankre.

Der var ingen havn i Moroni, kun en lille mole til at give lidt læ for de lokale både, så losningen foregik til ankers. Vi lå til ankers meget tæt på kysten og revene, og kunne kun ligge der med stille vejr. Vi lossede til nogle mindre træbåde, som så blev slæbt ind til molen. Jeg tror de både blev brugt til al form for transport og fiskeri. Enkelte af dem var udstyret med en motor, og de slæbte rundt med de andre, når de var lastet.

Losningen foregik fra solopgang til solnedgang, så det var jo ret bekvemt. Der blev stjålet bravt under losningen. Alt hvad der ikke var låst inde forsvandt som dug for solen.

Der var konstant 25 – 30 mand ombord, så det var umuligt at holde øje med dem alle. Vi havde forberedt os så godt som muligt, og kunne holde folkene ude fra aptering og storesrum.

Nu viste vores bange anelse om lækage på nogle af tønderne, at holde stik. Da vi havde losset mellemdækket, var det kun enkelte tønder, der var lækket. Men i underrummet var der mange, og den flydende tjære var trængt ind alle steder. Trægarneringen på tanktoppen havde vi dækket af med kraftigt plastik. Tjæren havde opløst denne plastik, og på hele tanktoppen var der et tykt klistret lag af tjære og plastik. Losningen tog 4 dage. Da vi var færdige, så både folkene, og bådene vi losse til, forfærdelige ud. Der var tjære overalt. Efter udlosningen skulle vi til Mombasa i Kenya, og laste cement til Nishtun i Yemen.

Vi havde fået nogle tønder med kemikalier i Durban, til at fjerne tjæren med. Men det viste sig at være uanvendeligt. Vi sejlede med reduceret fart mod Mombasa, og prøvede at få has på den forbandede tjære. Først skrabe vi så meget op vi kunne. Da kemikalierne ikke hjalp, smurte vi alt over med brændolie. Det kunne opløse tjæren, og vi kunne dermed skrabe op nok engang. Til slut skrubbete vi alt med de sidste kemikalier, og spulede resten ud. Det var et kæmpe arbejde, og tog flere døgn. Men vi fik det meste af, men også kun det meste. Heldigvis var vejret fint, med næsten vindstille og kun meget lidt dønning. Da vi kom til Mombasa, var der surveyor fra skibets forsikringsselskab ombord. Efter hans besigtigelse af lastrummet, skrev han en rapport lydende på en total udskiftning af garneringen på tanktoppen, samt mellemdækspladserne i land for rengøring og maling. Det kunne selvfølgelig ikke blive gjort i Mombasa, men måtte udsættes til senere.

For at kunne laste cementen i Mombasa, måtte vi lægge sivmætter og kraftpapir, ud over hele lasten. Så var der ikke nogen problem med at laste cement i sække. Udover 1350 tons cement i sække, skulle vi yderlig laste 500 kartoner ståluld, og 1090 kartoner kokosolie.

I Nishtun gik losningen fint. Det tog 6 dage, da der var lokal helligdage ind i mellem. Losningen gik heller ikke for stærkt. Der var ikke meget at se på i Nishtun. Udover bygningerne på havnen, var der en lille lokal landsby et stykke derfra. Ellers kun gold ørken. Havnen var helt ny, ikke ret stor, men velfungerende. Den var bygget af danske ingeniører. Der var et større fiskeri af langustinus, en hummerart, og også et anlæg til forarbejdning af fangsten. Dette anlæg havde nogle danske dieselmotorer til at drive deres køleanlæg. Dem havde de nogle problemer med, da der manglede reservedele. Vores maskinmester var i land og kigge på dem, og afhjælpe nogle af deres problemer. Derved blev vi gode venner med fiskerne. Hver morgen når bådene kom ind, lå der en stor sæk med langustinus på landgangen. Det var næsten for meget af det gode, men vi nænnede ikke at sige nej til dem. Vi spiste hummere til den store guldmedalje. Dem vi ikke kunne spise blev frosset, og det var lige før, vi heller ikke kunne have dem i fryserne.

Efter Yemen, gik vi til Djibouti, for at laste olierør til Italien. Mens vi lastede i Djibouti, fik vi ordre på, at vi skulle til Dubai i De forenede Arabiske Emirater for at laste nogle militære køretøjer, også til Italien.

Krigen mellem Iran og Irak var afsluttet i august måned, så den Persiske Golf, og Hormuz Strædet var ikke længere krigszone.

Ved ankomst til Dubai den 1. november, kom vi ind med det samme. Vi lastede 8 stk. militærbiler dagen efter.

Derpå fik vi besked fra charteren, at resten af lasten ikke var klar endnu, så vi skulle bare blive liggende og vente. Det gjorde vi til den 13. november, hvor vi lastede det sidste. Det var en kampvogn og 3 værkstedscontainere. Denne kampvogn, af Italiens fabrikat, var helt ny og havde været på prøvekørsel i ørkenen.

For os blev det til en hel lille ferie, selv om vi også fik lavet meget vedligeholdelsesarbejde. Vi var i land flere gange, og besøgte den Norske sømandskirke nogle gange også. Dubai er jo en ret spændende by, og der er meget at købe, hvis det er det man vil. Sømandspræsten var flink til at vise os rundt, så vi fik både handlet og set byen.

Fra Dubai havde vi en rimelig rejse til La Spezia i Italien. Der var den sædvanlige nordenvind i Rødehavet, og også et par dage med kuling i Middelhavet. Det blev til en udmønstring på næsten 6 måneder. Så jeg var tjenlig til ferie, da vi nåede La Spezia. Her afmønstrede jeg den 2. december 1988. Aftalen var herefter, at jeg skulle afløse skipperen når jeg havde holdt ferie. Men mens jeg var hjemme, skete der ændrede forhold i rederiet, og skibene overgik til andet rederi.

Min aftale med H. Jespergaard blev derfor annulleret, og jeg kom ikke ud som skipper i denne omgang. Jeg kom dog senere, i 2006, til at sejle som skipper med **Danalith** under rederiet H. Folmer, men det er omtalt andetsteds.

Der var sket en hel del på søfartsområdet, mens jeg havde været på søen. Dansk søfart var kommet i DIS (Dansk Internationalt Skibsregister). Lovgivningen om DIS blev vedtaget 1. juli 1988, og trådte i kraft kort derefter. Og det ændrede meget for en stor del af skibsfarten. Som i alle større forandringer, var der også her delte meninger om DIS. Regeringen var helt overbevist om, at man havde fundet de vise sten. Nu havde man med en gang stoppet udflagningen af danske skibe til fremmed flag. Man havde også sikret beskæftigelsen af den Danske sømand. At det ikke helt kom til at gå sådan, glemte man, i sin iver over dette vidunderlige tiltag, at tage højde for. DIS kunne benyttes af alle danske skibe, der sejlede i udenrigsfart.

I DIS-loven var indført en paragraf, paragraf 10 om løn og arbejdsforhold. Denne paragraf var der fra starten meget polemik omkring.

§ 10. Kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte i dette register, skal udtrykkelig angive, at de kun gælder for sådan beskæftigelse.

Af § 10, stk. 2. fremgik det, at kollektive overenskomster som nævnt i stk.1, der var indgået med en dansk faglig organisation, kun kunne omfatte personer som ansås for at have bopæl i Danmark, eller som i medfør af indgåede internationale forpligtelser kunne sidestilles med danske statsborgere.

Af § 10, stk. 3. fremgik det, at kollektive overenskomster der var indgået med en udenlandsk faglig organisation, kun kunne omfatte personer, der var medlemmer af den pågældende organisation, eller personer, der var statsborgere i det land, den faglige organisation var

hjemmehørende, for så vidt de ikke var medlemmer af en anden organisation, med hvilken der var indgået overenskomst som nævnt i stk.1.

I Folketingstidende 1987-88, kunne man læse følgende om baggrunden for indførelsen af DIS-lovens § 10, stk. 2 og 3, i lovens forarbejde:

”Baggrunden for forslaget er den udvikling, der har fundet sted inden for skibsfartserhvervet, især igennem de sidste to år. Tendensen til at sætte danske skibe under fremmed flag har været stigende. I perioden 1982 – 1985 var der ikke større udsving i anvendelsen af fremmed flag, idet handelsskibene under fremmed flag udgjorde 10 – 12 %. I april 1988 udgjorde skibene under fremmed flag 47 % af skibene under dansk flag.

Udviklingen i perioden oktober 1987 til april 1988 viser en forsat reducere af skibe under dansk flag og forøgelse af skibe under fremmed flag.

Der er en klar dansk interesse at bevare så stor en del af handelsflåden som muligt under dansk flag, både af hensyn til beskæftigelsen og af hensyn til valutaindtjeningen. Men det er også vigtigt af hensyn til beskæftigelse og indtjening i andre erhverv som skibsmæglervirksomheder og skibsværfter, ligesom det er vigtigt at bevare den maritime knowhow, som danske rederier har opbygget igennem mange år.

Det er de lavere driftsomkostninger, der er forbundet med skibsfart under en række andre landes flag, der virker så tillokkende, at skibe under dansk flag bliver udflaget, eller indkøbes direkte til registrering under et andet flag.

De vestlige lande har haft et ønske om at bevare deres handelsflåder under nationalt flag. En række vesteuropæiske lande har som et middel til at undgå yderlig udflagning oprettet nationale internationale registre. Hensigten hermed er, at disse registre skal være konkurrencedygtige med registre i lande med åbne registre. Det helt afgørende forhold i denne forbindelse er, at skibene i disse registre får mulighed for at sejle med udenlandske besætninger på de lønvilkår, som er gældende i besætningernes hjemlande. For at dette skal kunne lade sig gøre, er det nødvendigt, at rederierne får mulighed for at indgå overenskomster med fagorganisationer i de lande, hvor besætningerne kommer fra.

Skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister skal overholde de gældende forpligtigelser i henhold til IMO-konventioner og ILO-konventioner. Ved etableringen af registret får danske rederier bedre mulighed for at konkurrere på lige vilkår, ikke mindst i forhold til de vesteuropæiske rederier, som allerede har mulighed for at registrere i nationale internationale registre”.

Fra redersiden så man helt klart DIS som et stort fremskridt. Fra de søfarendes side, var man mere end skeptisk. I første omgang betød DIS, at der skulle laves nye overenskomster. Det kom man nu forholdsvis let over. De gamle overenskomster fra 87, blev omregnet fra bruttolønninger, til nettolønninger. For vores vedkommende som lønmodtagere, betød det, at vi som sådan fik udbetalt det samme som tidligere. For rederen betød det en markant nedgang i lønudgifterne, da differencen mellem brutto og nettoløn, blev sparet for rederiet.

Folk på landjorden fik den helt forkerte opfattelse af DIS, og troede, at nu var søfolk blevet skattefrie. Og det havde sine vanskeligheder at forklare dette fænomen. Ganske vist betalte vi ikke

længere skat. Og vi fik det samme udbetalt i løn som tidligere. Det gav anledning til en del, både sjove, og heftige diskussioner.

Som sætteskipper fik vi, med den nye lovpakke, større beføjelser. Rettighederne som skibsfører blev forhøjet til at omfatte skibe op til 1599 Brt/BT. En sætteskipper kunne endvidere mønstre ud som styrmand i ubegrænset tonnage. Dog kun som overstyrmand i skibe op til 1599 Brt/BT. Det var en betydelig øgning af vores muligheder for at få job. Så 1988 blev på mange måder et år med forandring inden for søfarten.

Iceland Saga - 1989

Starten på 1989, blev nok så dramatisk for coasterfarten. Den 8. februar, blev en dansk coaster igen beslaglagt af myndighederne i en italiensk havn. Denne gang var det **Jenstar** af Marstal. Jeg havde selv sejlet som styrmand med skibet i sommeren 1982, på flere rejser mellem Italien og Libyen.

Jenstar havde lastet en fuld lovlig last våben og ammunition i Hamborg, til den Norditalienske by Savona. Lasten, som bestod af 5.217 kasser med pistoler og pistolammunition, i alt 164 tons, blev lastet i Hamborg. Her var de tyske myndigheder, bl.a. Wasserschutzpolizei, ombord for at påse at lastningen var sket i henhold til IMO-konventionen, og tysk lovgivning. Der var intet at bemærke. Alle nødvendige papirer var i orden, og beskrev lastens faktiske indhold. Skibet afsejlede fra Hamborg, og ankom til Savona, den 8. februar om eftermiddagen.

Ankomsten forløb i første omgang helt normalt. Skibet tog lods på reden, og førte de foreskrevne signaler for farligt gods ombord. Skibets agent var informeret om ankomsten, og rederi og kaptajn gik helt naturlig ud fra, at agenten havde informeret havnemyndighederne, og øvrige relevante myndigheder om lastens beskaffenhed i overensstemmelse med italienske forskrifter.

Straks efter ankomst, kom den italienske agent ombord. Og sammen med ham to belgier, der præsenterede sig som sælgere af ladningen. Også en italiener var sammen med de øvrige. Han præsenterede sig som køberen af ladningen. De bad om tilladelse til at inspicere ladningen, hvilket de fik. Skibets styrmand ledsagede de tre personer ned i lastrummet. Agenten blev, sammen med kaptajnen, i skibets salon. Inspektionen af lasten var ret kortvarig, ca. 10 – 15 minutter, hvorefter de fire personer gik i land igen. Umiddelbart efter indfandt sig mellem 20 og 30 civilklædte personer ombord, og erklærede kaptajnen og den øvrige besætning arresteret. Det var civilklædt politi, der var kommet ombord. Kaptajnen og besætningen blev lagt i håndjern, og beordret i land mens skibet blev undersøgt. Der blev ikke givet nogen nærmere forklaring på denne aktion. Mens skibet blev undersøgt, befandt kaptajn og besætning sig i biler på kajen.

Efter ca. en times forløb, blev kaptajnen præsenteret for et dokument, der skulle være fundet ombord, af de folk der gennemsøgte skibet. Dette dokument, et Cargo Reciept, beskrev ladningen som bilreservedele. Dokumentet var udfærdiget på brevpapir, tilhørende skibets tyske agent i Hamborg. Kaptajnen kendte intet til dette dokument. Alligevel fastholdt de italienske myndigheder, på basis af det "fundne" Cargo Reciept, at der var tale om ulovlig våbenindførsel til Italien. Myndighederne mente også, at kaptajnen måtte stå i ledtog med de belgiske sælgere. Kaptajn og besætning blev fængslet, og skibet beslaglagt.

Ovenstående er skrevet på baggrund af en artikel i avisen Børsen, 28. juni 1989. Denne artikel henviste til foreningen, Danske Rederes Retsværn, hvor beretningen var skrevet i foreningens årsberetning.

Ekstra Bladet havde en række artikler, hvor de fulgte sagen løbende gennem hele forløbet. Og vanen tro, blev der ikke lagt for lidt dramatik i disse artikler. Det var også en dramatisk, og en helt igennem uacceptabel tilbageholdelse af uskyldige søfolk, de italienske myndigheder begik.

Efter første afhøring af besætningen, undtaget kaptajn og styrmand, fik de lov at komme tilbage på skibet for en kort bemærkning. Kaptajn og styrmand forblev i myndighedernes varetægt. En 17

årig matros blev indkvarteret på hotel, og sendt hjem til Danmark efter få dages forløb. Begrundelsen var, at han var under 18 år. To unge kvinder, en 20 årig matros, og en 22 årig kok, blev indsat i et kvindefængsel. Kaptajn, styrmand, og en 18 årig matros, blev overført til et fængsel i den nærliggende by Genova. Besætningen var uforvarende blevet brikker i et større internationalt komplot.

Gisningerne i pressen omkring hvem våbenlasten var bestemt for, var stor. På samme tidspunkt som **Jenstar** blev beslaglagt i Savona, blev fire belgier og en italiener anholdt i Genova lufthavn, da de ankom med privatfly. De anholdte fra lufthavnen sættes i forbindelse med lasten ombord på **Jenstar**. Kilder, med kendskab til illegal våbensmugling, udtalte til Ekstra Bladet, at våbenhandler af denne størrelse (lasten angives at have en værdi af ca. 60 millioner kr.), kun kunne have tre mulige aftagere. Enten en regering, en international terror-organisation, eller en større kriminel organisation, som f.eks. en verdens-omspændende Mafia organisation. Der var også gisninger ude om, at våbnene skulle videre til revolutionære grupper i Bolivia, eller Columbia. Uanset hvem der var aftagere, var det kun gisninger. De italienske myndigheder var tavse om sagen. Den var lagt totalt låg på deres efterforskning, og intet slap ud til offentligheden.

Avisen Berlingske Tidende bragte den 14. februar, en artikel med overskriften:

Den sømand han må lide – *Der er ingen vej udenom for danske søfolk. De skal blive på deres skib, selv om det sejler med våben. Ønsker de at forlade skibet, skal de betale erstatning til rederiet. Loven om våben på danske skibe tages nu igen op i Folketinget. Men det møder stor modstand fra skibsrederne*

En overskrift, man kun kan sige, var ret rammende i forbindelse med sagen om **Jenstar**. Artiklen lagde ud med at fortælle historien om **Jenstar's** tilbageholdelse i store træk. Den fortsatte med at forklare, at en sømand var pisket til at sejle med den fragt, som skibet nu én gang fragter. Og så var det lige meget om det var kartofler eller våben.

Og ganske korrekt, sådan var Sømandsloven skruet sammen, og er det forsat. Når man mønstre på et skib, forpligtiger man sig til at sejle med skibet for et givet tidspunkt, som er påført ens hyrekontrakt. Også når det gælder sejlads med våben. Sejlads med våben var, på daværende tidspunkt, fuldt lovligt. Så hvis sømanden, af en eller anden grund, ikke ønskede at sejle med våben, kunne han afmønstre, men det blev for egen regning. Og det var noget, kun de færreste kunne klare økonomisk. Artiklen fortsatte med at belyse, for og imod, det nyfremsatte forslag om forbud mod våbentransporter. Alle disse argumenter kendes fra tidligere. Sømændenes Forbunds ønske om, beskyttelse af deres medlemmers ve og vel. Og rederiorganisationernes mening om, hvilke katastrofe en sådan lov vil medføre for erhvervet. Og, nok engang, et belærende guldkorn fra den forhenværende justitsminister, Ole Espersen.

Denne udtalte følgende til avisen.

- Jeg forstår slet ikke, at Danmarks Rederiforening er interesseret i at forsvare våbentransporter. Det hører da med til almindelig anstændighed, at man ikke giver sig af med den slags lyssky affærer. Jeg tror heller ikke på, at det bliver nogen hæmsko for de redere, som ikke ligefrem har specialiseret sig i våbenfragt.

Ole Espersen mente, at vi i Danmark burde være foregangsmand på dette område:
- Jeg tror og håber, at vores gode eksempel kan smitte af på andre EF-lande. Med hensyn til valutaindtjeningen tror jeg heller ikke, det har den store betydning for Danmark. De eneste, der virkelig har gavn af disse transportere er rederierne selv. Ellers ville de vel heller ikke kæmpe så voldsomt imod.

Han havde åbenbart sat sig som mål, at hans kæphest, lovforslaget om våbentransport, skulle gennemføres. Og var i den grad total upåvirket af hvad mennesker, med et betydeligt fagligt indblik i konsekvensen af lovforslaget, havde at sige. Jeg var absolut ikke enig med den mand i hans rabiater meninger. Og det skulle vise sig, at det var Folketinget heller ikke.

Lovforslaget blev genfremsat i Folketinget den 14. februar 1989. Under behandlingsforløbet blev en række ændringsforslag, stillet af Socialdemokratiet, og Socialistisk Folkeparti, tilføjet. Bl.a. ønskede man, at lovforslaget også kom til at omfatte udenlandske skibe, ejet af personer med dansk indfødsret, af personer bosat i Danmark, eller selskaber hjemmehørende i Danmark. Der var yderlig en del ændringer, som blev tilføjet.

Forslaget blev efter 3. behandling, den 2. juli 1989, forkastet. 57 stemte for forslaget, 65 stemte mod forslaget.

Tilbage til sagen om **Jenstar**. Som det tidligere skete med tilbageholdelsen af coasteren **Pegasus** i 1988, var forhandlingerne med de italienske myndigheder meget langsommelige og indviklede. Og absolut meget belastende, for de anholdte søfolk. Mens de italienske myndigheder forsatte deres efterforskning, prøvede det Danske konsulat, at få de to kvinder frigivet fra fængslet. Hvad der så ud til at være en løsning, nemlig at anbringe kvinderne i husarrest på et hotel, mislykkedes i første omgang. Dommeren i sagen mente ikke, at han havde juridisk dækning for at lave dette arrangement, set i lyset af denne ganske alvorlige sigtelse for våbensmugling, de var sigtet for. Det lykkedes dog den 21. februar, efter at det Danske konsulat havde givet garanti for at holde dem overvåget under deres husarrest. Den mandlige matros blev ligeledes frigivet til husarrest, på samme hotel. De unge mennesker var selvfølgelig meget lettede efter 14 dage i fængsel, uden mulighed for at kontakte deres pårørende. Selv om de var under opsyn af myndighederne, kunne de bevæge sig frit rundt i byen. De skulle blot opgive hvor de gik hen, og hvornår de kom tilbage. Kaptajnen og styrmanden var forsat i fængsel, og havde absolut ingen udsigt til et lignende arrangement. Samtidig med at de unge søfolk blev frigivet til husarrest, blev **Jenstar** også frigivet. Skibet kunne nu forlade Italien, med en ny besætning ombord.

Mens de italienske myndigheder forholdt sig tavse omkring deres efterforskning, havde pressen travlt med deres egen efterforskning. En efterforskning, der mest baserede sig på diverse gisninger. En af teorierne gik på, at det var den Norditalienske mafia der stod bag selve våbenhandlen. Og absolut intet tydede på, at det danske rederi eller kaptajn, viste noget om denne del af sagen.

Rederiet havde chartret skibet til en belgisk befragter, for at sejle en hel legal våbenlast. Det mystiske papir, Cargo Receipt, som beskrev lasten som bilreservedele, kunne meget vel være plantet ombord ved den første ransagning. Her må man huske på, at ingen af besætningen var ombord på skibet, mens et stort antal italienere foretog ransagningen. Både kaptajn, og

besætningen, var forinden blevet taget i land. Selv om kaptajnen kategorisk nægtede ethvert kendskab til det omtalte Cargo Receipt, og henviste til skibets officielle ladningspapirer, blev det famøse Cargo Receipt åbenbart anset for et så vigtigt dokument, at det kunne begrunde anholdelsen.

Ekstra Bladet havde italienske kilder, som udtalte sig omkring formodningen om mafiaens indblanding. Ifølge disse kilder, havde myndigheder gennem flere år, arbejdet ihærdigt for at komme den stadig mere omfattende kombination af våben- og narkotikahandel til livs. Det var den Norditalienske mafia, Camorraen, der ifølge kilderne, skulle stå bag disse handler.

Mafiaen og dens håndlangere indkøbte typisk våbnene i Østeuropa. Derefter blev de ved hjælp af vesteuropæiske mellemænd, og kyniske skibsejere, transporteret videre til sydamerikanske guerilla- eller terroristorganisationer. Sydamerikanerne betaler ikke i dollars, eller anden gangbar valuta, men i rå-opium. Dette stof var, når det var færdigbehandlet i nogle af de mange kokainraffinaderier, der fandtes i det bjergfyldte område omkring Genova, en kolossal indtægtskilde for Camorraen Mafiaen.

Om det skulle forholde sig sådan, var jo kun gisninger. Men fakta var, at søfolkene var havnet i en meget kedelig og vanskelig situation. Da jeg skulle ud og sejle, kunne jeg ikke følge sagen til ende. Men jeg havde, som jeg altid gjorde, når der var noget af interesse, bedt en god ven gemme aviserne om sagen til jeg kom hjem igen.



Jeg havde fået hyre som styrmand på skibet ***Iceland Saga***, og mønstrede i Søby den 27. februar, 1989. ***Iceland Saga*** var en Ringkøbinger, 499 Brt. og bygget i 1980. Ejerne var et partsrederi ved P. Knudsen, A.C.Ørnsleff's Eftf., og var i teknisk management hos rederiet Otto Danielsen. Besætningen bestod af dansk skipper, styrmand, maskinmester og kok. Samt 3 spanske matroser, der alle havde været ombord i skibet over en længere årrække – selvfølgelig afbrudt af ferieperioder.

Jeg mønstrede i dokken i Søby, hvor skibet havde gennemgået en længere dokning og reparation. Dagen efter jeg var kommet ombord, var vi klar til at gå på prøvetur. Efter nogle timers prøvesejlads, blev værftets folk sat af i en båd, og vi fortsatte til lastehavnen. Lastehavnen var Gdansk, i Polen. Her lastede vi 1425 tons kunstgødning i bulk, til Nantes i Frankrig. De første dage havde været lidt hektiske. Men efter Gdansk faldt der lidt ro over det hele. Der blev tid til at gennemgå skibet, og få det hele sat lidt i system. Det var flinke folk ombord, og vi fik hurtigt en hverdag til at fungere. De spanske matroser kendte skibet godt, og efter en større omgang rengøring efter værftopholdet, havde vi et rigtig godt skib at arbejde med. De spanske matroser var ansat på dansk overenskomst, og de var fine at arbejde sammen med. Jeg havde en gang tidligere sejlet sammen med spansk dæksbesætning, så det var ikke helt ukendt for mig.

Vi kom til Nantes en fredag, og begyndte straks at losse ved ankomsten. Vi blev ikke udlosset, men stoppede losningen kl. 17. Så var der weekend, og ingen losning før mandag morgen. Jeg havde fødselsdag den følgende tirsdag, hvor jeg fyldte 40 år.

Vi blev enige om at holde et lille fødselsdagsparty om søndagen. Jeg blev pænt bedt om at gå i land en tur søndag over middag, og så komme ombord igen kl. 1730.

Da jeg kom ombord var der dækket op på båddækket til en dejlig middag, som kokken havde ordnet. Matroserne havde pyntet op med kulørte lamper. Vi havde en rigtig dejlig aften, og hyggede os godt i hinandens selskab.

Efter udlosning i Nantes, gik vi i ballast til Bilbao i Spanien. Her ankom vi sent torsdag aften. Startede på at laste fredag morgen, og stoppede kl. 17. Så var der igen weekend i havn. De spanske matroser, som alle var fra området omkring Finisterre, fik deres koner til Bilbao. Lørdag aften stod konerne for menuen, og det var en dejlig middag de lavede. Desværre gik der lidt skår i glæden. Efter en dejlig middag og hygge i messen, gik skipperen op til sig selv. Her opdagede han at der havde været ubudne gæster. Tyvene havde dirket låsen i døren til salonen op. De havde stjålet en taske med skipperens personlige papirer og penge. Det blev selvfølgelig meldt til politiet, men uden resultat. De mente, vi ikke havde haft ordentlig vagt ombord. Og det var selvfølgelig rigtig nok. Så det var bare ærgerligt.

I Bilbao lastede vi stykgods til La Spezia i Italien. På rejsen til Italien talte vi en del om de mærkelige forhold der herskede i de italienske havne. Vi var enige om, at den chikane flere danske coastere havde været udsat for, var helt uden fortilfælde. Både skipperen, og jeg selv, havde flere gange været i Italien tidligere, og aldrig mødt den form for problemer. Godt nok havde ingen af os været der med våbenlast, som jo var det der havde givet problemer. Vi talte også om, det måske kunne være tale om en slags hævnakt fra italienernes side. Den teori kunne være ret nærliggende, når man tænker på italienernes andel i våbentransportbranchen. Tidligere var en stor del af de våben der blev sejlet fra Europa, bl.a. til Sydafrika, blevet udskibet fra Italien. En af de helt store udskibningshavne havde været den lille havneby, Talamone i Norditalien. Herfra havde adskillige danske coastere lastet deres våbenlaster. Og derfor, var denne havn selvfølgelig også blevet meget omtalt i de utallige artikler, aviserne havde skrevet om emnet.

Vi talte også meget om hele politikken omkring våbensejladser, og var nu ikke lige enige om alt omkring dette emne. Der blev nu ingen problemer med vores ophold i La Spezia. Vi fik losset vores last, og det gik forholdsvis hurtigt. Efter La Spezia, gik vi i ballast til Oristano på vestkysten af Sardinien. Her lastede vi 1000 tons cement, som en partslast, til Namibe i Angola. Derefter tilbage til Italien, denne gang til Livorno. Her lastede vi stykgods, også til Namibe.

Vi sejlede fra Livorno den 8. april. Turen ud gennem Middelhavet gik fint de første par dage, men kort før Gibraltarstrædet, fik vi en kortvarig vestlig storm. Derefter gik det fint til Las Palmas.

Der blev et stop på et døgn i Las Palmas på de Kanariske øer, for bunkring og reparation af hjælpemotor. Vi fik fyldt op med proviant, da vi jo ikke vidste hvor vi skulle hen efter Angola. Der blev også tid til at strække benene med en lille tur i land. Las Palmas er, udover at være en stor turistby, også en meget stor og vigtig havn. Mange skibe benytter Las Palmas som bunkerhavn på rejser mellem Europa, og Vestafrika. Der er også flere store reparations værfter, som servicerer og dokker skibene. Og en stor basehavn, for en stor flåde af store fiskefartøjer fra mange forskellige

lande. Som f.eks. Rusland, Korea, Japan, og selvfølgelig spanske. Så det er en meget livlig havn. Og man skal være ikke så lidt vågen, når man færdes på værtshusene i havnekvarteret. De er gode ved søens folk, men også temmelig fingernemme.

Vi ankrede på Namibe red den 3. maj, efter en rejse på 25 døgn, fra vi sejlede fra Livorno. En rejse med hovedsageligt godt vejr. Efter tre dage til ankers kom vi langs kaj, og begyndte at losse.

Losningen i Namibe blev en længerevarende affære. På dette tidsrum var Angola meget præget af lang tids uro og borgerkrig. De Cubanske tropper, der havde været i landet, var ved at rykke ud. I Namibes havn lå der et par store russiske skibe, som lastede Cubansk militærudstyr. Det satte i høj grad sit præg på hverdagen i havnen. Disse skibe havde absolut førsteprioritet. Vores losning blev flere gange afbrudt, når russerne skulle have køretøjer frem på kajen.

Efter mørkets frembrud blev der ikke arbejdet på os. De russiske skibe lastede tit om natten. Men alt foregik i mørke, da alt lys på havnen var slukket. Kun lyset fra selve skibene var tændt. Det var forbudt at færdes på havnen efter mørkes frembrud. Der var nu heller ingen, der var interesseret i at gå i land, da alt var mørkt og skummelt. Det skete også jævnligt at vi hørte skudsalver om natten. Det var ikke noget man talte om, men man kunne jo ikke undgå at gøre sig sine tanker om hvad der foregik. Vi så også tit soldater, som formodentligt var Cubanere, vakle rundt på kajerne tydeligt påvirket. Hvad enten det var af spiritus eller narko, så var det ikke videre behageligt at se på. Når de samme personer også slæbte rundt på geværer og maskinpistoler, kunne man godt finde ud af at passe sig selv.

Havnearbejderne var i en sørgelig forfatning, tydeligt underkuet, og sikkert også sultne. Der var et andet skib, der lossede korn. Omkring dette skib var der mange mennesker forsamlet, som samlede korn op. Når der så kom en flok soldater, spredtes flokke meget hurtigt. Men det varede ikke ret længe inden de var tilbage, når soldaterne havde passeret.

Det var meget sørgeligt at være vidne til, men der var ikke noget, vi kunne gøre. Forunderligt nok, var der ingen der tiggede ved skibene, det turde de vel ikke. Vi havde et par civile vagter ombord, som fik mad fra os. Jeg så aldrig de spiste noget af maden, den blev omhyggeligt gemt af vejen, og bragt med i land, når de skiftede vagt. Jeg har før set meget fattigdom, både i Afrika og andre steder i verden, men aldrig en sådan apatisk fattigdom som her. Efter 12 dages losning, blev vi endelig klar til at sejle. Vi gik i ballast til Port Harcourt på Bonny River, i Nigeria.

Ved ankomst til anduvningsbøjen til Bonny River, fik vi kontakt med agenten. Denne meddelte, at vi skulle ankre og afvente nærmere. Det var vi nu ikke helt med på, området taget i betragtning, og gik derfor et godt stykke til søs, for at drive indtil vi kunne komme langs kaj. Efter at have drevet i ca. 1 døgn, fik vi lods, og kom op til Port Harcourt. Vi havde rigget stålwire til, for at bruge dem til fortøjninger. Normalt brugte vi almindelige trosser af nylon, men vi havde erfaring med, at disse ville blive kappet, og stjålet. Derfor stålwire, selv om trossefolkene på kajen protesterede højlydt. Ligeledes var alt løst gods på dæk blevet bjærget, og låst forsvarligt inde. Tyveri er en dagligdags foreteelse i Nigerianske havne, og selv om vi gjorde alt for at undgå noget blev stjålet, skete det næsten dagligt. Vi skulle laste foderstoffer i bulk, 1500 tons palm kernells cake, til britisk havn. Bortset fra en del småtyveri, forløb opholdet sig uden den store dramatik. En enkelt aften var der optræk til, at tyveknægte havde tiltænkt os et besøg. Det fik vi dog afværget, dels ved hjælp af de vagtmænd vi havde ombord, som viste sig at være hæderlige nok, dels ved hjælp af vores egen

ihærdige indsats, med kontinuerlig rundering rundt i hele skibet. Efter 7 dages lastning kunne vi igen forlade Port Harcourt, og sætte kursen mod Europa.

Planen var at stoppe for bunkring i Las Palmas, men da vi fik både strøm og vind imod op langs Afrikakysten, blev det besluttet at bunkre i Dakar i Senegal, for at være på den sikre side.

Efter 34 dages rejse, ankom vi til Glasson Dock på westkysten af England den 23. juni 1989. Her afmønstrede jeg for ferie. Jeg havde aftalt med rederiet, at jeg skulle afløse skipperen efter endt ferie.

Inden for coasterfarten havde man efterhånden fået fod på overgangen til DIS. Der var stadig visse vanskeligheder, med hensyn til overenskomster og skattevæsenet i overgangsperioden. Især på det skattemæssige område, var der en del forvirring omkring overgangen. De kommuner, hvor der var mange søfolk blandt indbyggerne, så meget kritisk på søfolkenes "skattefrihed". Og det var meget forståeligt. Men det var ikke sømanden, der var synderen i dette problem. Vi var ikke blevet spurgt, om vi ville have DIS eller ej. Det var udelukkende en politisk beslutning, og derfor også et spørgsmål, kommunerne måtte gøre op med politikkerne.

Men som sømand var det svært, når man skulle forklare dette disede tiltag, overfor venner og omgangskreds. Hvordan skulle man forklare noget, man ikke engang selv forstod til fulde?

Og det blev unægtelig ikke lettere, når ens omgangskreds efterhånden havde fået den opfattelse, at coastersøfolk var nogle våbensmuglere og stratenrøvere, der kun beskæftigede sig med at rage til sig på andres elendighed. Og nu skulle de dæleme også belønnes med skattefrihed!

Jeg tror ikke nogen kunne bebrejde en, at man holdt lidt lav profil med, at man var coastersømand, når man ikke lige var mellem ligemænd. Her vil jeg give et lille eksempel, som meget vel illustrerer det.

En kammerat, som også var sømand, og jeg selv besluttede en dag, at vi ville ud og have lidt sjov i gaden. Da vi begge var singler, gik vi ikke af vejen for lidt uforpligtiget selskab med det modsatte køn. Vi havde erfaret, at nu her i sommerperioden, var der store muligheder på det lokale strandhotel. Og gerne midt i ugen, hvor en hel del damer af det bedre borgerskab, var græsenker i deres sommerhuse. Manden skulle jo passe sit job.

Så vi begav os ud i sommerlandet for at kigge lidt på seværdighederne. Vi fik da også kontakt med et par søde damer, som ikke var uinteresserede i lidt selskab. Tingene udviklede sig. Vi fik at vide, at deres kære ægtemænd var på forretningsrejse. Og nu sad de og kedede sig gudsjammerligt i deres sommerhuse. På et tidspunkt under samtalen, spurgte de, hvad sådan et par fyre lavede?

Av min arm. Nu måtte der handles hurtigt. Jeg skyndte mig at sige, at vi var sekstantentusiaster. Jeg ved sgu ikke lige hvor ordet kom fra, men det faldt mig lige ind. Og det lød jo også ret raffineret. Min kammerat måbede lidt, men var helt med på ideen. Damerne lod som ingenting, og spurgte ikke nærmere ind til denne, sikkert udmærkede stilling.

Og, ikke helt utilsigtede, endte vi i hver sit sommerhus, med hver sin dame, til lidt natmad og hvad deraf fulgte. Næste morgen gik min nye veninde, og jeg, over til sommerhuset hvor min kammerat, og hans dame havde tilbragt natten. Da vi trådte ind, var kammeratens dame gråden nær. Og da hun så sin veninde, udbrød hun grådkvalt. – *Gurli, de er søfolk, og sikkert våbensmuglere, hvad skal vi dog gøre?*

Kammeraten, og jeg, skyndte at takke for det behagelige selskab, og beføjede os skyndsomt ud i sommerlandet. Vi indså, at vi nok ikke kunne forvente mere sjov i gaden. På vej hjem i sikker havn, udbrød kammeraten, - det er sgu ikke nemt at være sømand nu om dage, men hvad dølen er en sekstantentusiast?

Det var en af de lidt mere muntre udlægninger af, hvordan vi søfolk ikke var så populære i den almene befolkning øjne.

Men for nu at komme tilbage til den alvorlige hverdag, så havde min kammerat, som lovet, gemt aviserne med artiklerne omkring coasteren *Jenstar's* tilbageholdelse i Italien.

Sagen var afsluttet, og alle besætningsmedlemmer var kommet til Danmark. Men afslutningen af sagen var absolut ikke uden dramatik. Da jeg tog på søen i februar, var kaptajn og styrmand stadig fængslet. De to piger, og en mandlig matros var i husarrest på hotel i Savona. De ventede alle på den endelige retssags udfald. Derfor studsede jeg lidt, da jeg fik læst de gamle aviser. Igen var det Ekstra Bladet, der var den dominerende kilde til informationer.

Den 16. marts, 5 uger efter besætningens anholdelse, kom Ekstra Bladet med en stort opsat forside lydende:

DEN RØDE PIMPERNEL SMUGLER VÅBEN- PIGER UD AF ITALIEN!

Historien var, at en ukendt organisation "med meget nære kontakter" til Sømændenes Forbund, natten før havde gennemført en, som avisen kaldte det, regulær dansk fangeflugt i Norditalien.

De "undvegne fanger" var, de tre unge søfolk, som havde været holdt i husarrest på et hotel i Savona. De skulle dagen før, den 15. marts, sammen med kaptajn og styrmand, have været fremstillet i den retssag, som de italienske myndigheder havde arbejdet på siden skibets tilbageholdelse. Men de var ikke i Italien, men på vej til Danmark. Ifølge Ekstra Bladet, havde aktionen omkring "flugten", været nøje planlagt gennem længere tid. En af aktionens folk, udtalte sig anonymt til bladet, og forklarede at der havde været en mand i Savona de sidste 14 dage. Den påståede årsag til aktionen skulle være, at de unge søfolk stod til en længere fængselsstraf.

Ifølge Sømændenes Forbund, stod der bag aktionen – nogle gode danskere med nær tilknytning til den kendte "manden med papkassen", som blev landskendt under den store bryggerikonflikt i 1986. Denne "mand", gav et millionbeløb til de strejkende arbejdere. Dengang var det Preben Møller Hansen, der var "papkassemandens" budbringer. Og, også denne gang var det sømandsbossen, der var frontfigur i denne såkaldte flugt.

Preben Møller Hansen indkaldte til et pressemøde, hvor han fortalte, at søfolkernes italienske advokat havde udtalt, at de stod til to års fængsel. Derfor besluttede "papkassemanden" at træde i aktion som den frelsende engel.

I Italien var myndighederne først målløse, siden rasende, over denne aktion midt under en retssag. De forstod heller ikke meningen med aktionen. De unge mennesker blev opfattet som "absolut små fisk" i sagen. Og de stod højest til en betinget straf. Det forhindrede ikke Sømandsforbundet i at holde de tre søfolk skjult. Selv ikke de unge menneskers forældre, kunne få oplyst hvor de befandt sig.

Preben Møller Hansen oplyste på omtalte pressemøde, at man ville have en garanti fra det danske udenrigsministerium for, at de unge mennesker ikke ville blive udleveret til de italienske myndigheder, eller blev retsforfulgt i Danmark.

- Italienerne har åbenbart ment, at det var rimeligt at tilbageholde de unge søfolk – det er jo bare voksne børn – kastet ind i en sag, som de ikke har det ringeste ansvar for. Derfor gemmer "manden" dem nu hos nogle gode mennesker, og det er ikke muligt, heller ikke for forældrene, at komme til at tale med dem nu. Garantierne skal være skriftlige og i orden, før man tør slippe matroserne fri, udtalte Preben Møller Hansen, ifølge Ekstra Bladet.

Jeg kan huske, jeg var målløs, da jeg læste denne artikel. Og tænkte, nu rabler det sgu da fuldstændig for den gode sømandshøvding. Med dette stunt, var han da helt sikkert klar, til en indlæggelse på den lukkede afdeling. Jeg huskede også udmærket hans store paradenummer med "papkassemanden". Dengang syntes jeg sådan set, det var meget godt lavet. Pengene, han dengang brugte, havde han sikkert truet sig til hos diverse skibsredere. Så egentligt var det ganske harmløst. Og gennem tiderne har der været andre, mere eller mindre heldige, bidrag til den almene underholdning, fra sømandsbossen. Det har for så vidt været helt i orden. I ethvert cirkus, skal der være en klovn. Men denne gang syntes jeg absolut ikke, det var i orden.

Dagen efter, Den 17. marts, kom der nok en melding fra sømandsbossen. Nu var der indkaldt til et stort pressemøde i Sømandsforbundet. Ekstra Blades artikel den dag havde overskriften.

Våbenpigernes glade dag – **HJEM TIL KYS OG KRAM**

Avisen viste et stort billede af en triumferende "rød pimpernel", i form af den gode sømandsboss, som delte kys og kram ud til de glade flygtninge.

Her blev de unge for første gang præsenteret, efter flugten fra Italien. Ifølge Ekstra Bladet, gik det meste af dette showagtige pressemøde, ud på at sværte udenrigsministeriet og ambassaden i Rom til, for manglende indsats. Og ikke mindst, at rose manden med "papkassen", og hans medhjælper, for deres formidable indsats i forbindelse med flugten. Seancen var blevet indkaldt, for at de unge søfolk i detaljer kunne fortælle om deres flugt. Detaljer kom der nu ikke noget af. Søfolkene var nøje instrueret i hvad de måtte sige, og især ikke sige.

Det eneste jeg kunne få ud af at læse om dette var, at det viste en stupid, provokerende og uansvarlig optræden fra Preben Møller Hansen, og Sømandsforbundets side. Hele historien havde kun et formål. At provokere, og fremhæve personen Preben Møller Hansen, som en fandens karl, der ikke var bange for hverken gud, eller fanden. At de unge mennesker var glade over at være sluppet ud fra Italien, havde jeg fuld forståelse for. Den oplevelse, de havde været udsat for havde helt bestemt ikke været sjov. Så fuld forståelse for deres glæde. Men at Preben Møller Hansen, og hans tro væbnere, ville nedværdige sig til at bruge de unge mennesker, i deres iver for at skabe opmærksomhed, var under lavmål. Det fik ikke konsekvenser for de unge mennesker, og det var absolut glædeligt. Men det havde sømandsbossen sgu ingen garanti for.

På samme side i avisen, var der et billede af kaptajn og styrmand under afhøringen i den italienske retssal. Det viste dem i et bur, som i en anden zoologisk have. Jeg ved, det er normalt at fremstille de tiltalte i alvorlige retssager sådan, i visse lande. Men det måtte have virket meget

provokerende på de to mænds familier, venner og bekendte, at se dem udstillet på denne måde. Og ikke mindst på samme side i avisen, som historien om de hjemvendte besætningsmedlemmer. Ifølge avisens artikel om retssagen fremgik det, at de to officerer forsat nægtede ethvert kendskab til anklagen om ulovlig våbensmugling. Den italienske anklager og undersøgelsesdommer troede ikke på danskernes forklaring, og hvis tiltalen holdt i den endelige retssag, kunne det betyde fra tre til tolv års fængsel for de tiltalte. Hvis de to danskere blev kendt skyldige, kunne der, fra Italien udstedes arrestordre på de tre unge søfolk, som var i Danmark. Selvfølgelig skulle italienerne anmode det danske udenrigsministerium, om en udlevering. Men heldigvis kunne en udlevering ikke ske. Det ville stride imod dansk lov. Og justitsministeriet bekræftede, at de hjemvendte søfolk ikke ville blive udleveret.

Retssagen mod Jenstar's besætning fandt sted den i slutningen af marts, 1989. Kaptajnen blev idømt fire års fængsel, samt en større bøde. Styrmanden blev frifundet på grund af bevisets stilling. De tre unge søfolk blev pure frifundet. Dommen over kaptajnen blev appelleret, og samtidigt blev der begæret løsladelse, mens ankesagen kørte. Denne anmodning efterkom dommeren. Kaptajn og styrmand kunne derefter forlade Italien. De to belgiske bagmænd bag våbentransporten, fik henholdsvis 12 og 4 års fængsel.

Det er helt klart, at sager som de to tilbageholdelser i Italien fik en til at tænke på, det kunne man også selv blive udsat for. Og, at man derfor skulle tænke sig om en ekstra gang, hvis man skulle blive involveret i en våbensejlad. Men fakta var, at i ingen af de to sager, var besætningen involveret i noget ulovligt. Rederierne heller ikke. Hvad afskiber og modtager af en last foretager sig, må de selv stå inde for. Det kan, eller skal, rederierne og besætningerne, ikke kunne drages til ansvar for. Skibets opgave er at transportere en last fra en afskiber, til en modtager. Og hvis der ikke er lavet fusk med ladingpapirerne, eller der på anden måde foregår noget bevist ulovligt, burde skibet ikke kunne tilbageholdes. Men, et er teori, noget andet praktik.

Der findes da helt sikkert danske skibsredere og befragtere, der ikke går af vejen for en lille hurtig forretning, hvis det kan kaste lidt mønt af sig, selv om det måske ikke helt tåler dagens lys. Det er jo set før, og kan sikkert ikke helt udelukkes. Derfor må man som kaptajn, eller styrmand, se sig godt for i sit arbejde. Og sige fra, hvis man opdager noget lusk. Eller, hvis man involvere sig, være klar til at tage de følger der måtte forekomme.

Jeg var ikke i tvivl om, at den tidligere massive omtale i verdenspressen af danske skibes sejlad med våben, har bevirket en meget negativ indstilling til coasterfarten. Det var bare ærgerligt, at der fra starten kun blev fokuseret på det absolutte negative, i pressens dækning af stoffet. Det havde ændret sig lidt i de sidste sager, der har været fremme. At der var enkelte af landets politikere der, i deres ærgrelse over det ikke lykkedes dem at få en lovgivning gennemført, direkte svinede coasterne til, gjorde jo ikke omdømmet bedre. Og selvfølgelig skal man ikke glemme Sømandsforbundets mærkværdige holdninger.

Når alt dette blev kogt godt sammen i suppegryden, var coasterfolkets omdømme i befolkningen, jo ret ilde tilberedt. Det var bare ærgerligt, at det fik hele erhvervet til at fremstå, som nogle værre sørøvere og banditter. Det var absolut ikke tilfældet.

Den næste periode med *Iceland Saga* blev som skipper. Jeg mønstrede i Ceuta, Gibraltarstrædet, den 6. august. Skibet havde lastet stykgods i Italien, til Puerto Cortes i Honduras. Inden jeg rejste hjemmefra, havde jeg en samtale med rederiet, som oplyste mig om, at de forhandlede salg af skibet. Dette kunne blive den sidste rejse med *Iceland Saga*, hvilket jeg var lidt ked af. Jeg kunne godt lide skibet, og havde det fint med besætningen.

Efter overlevering og bunkring sejlede vi fra Ceuta, og havde en fin tur over Atlanten, og gennem Caribbean, til Honduras. Vi ankom Puerto Cortes sent søndag den 27. august, efter en rejse på 20 døgn. Vi havde sat næsen op efter en aften i havn og, at kunne slappe lidt af. Sådan skulle det ikke gå. Så snart formaliteterne var overstået, begyndte vi at losse, og var udlosset næste dag kl. 10. Vi afsejlede kort tid efter med kurs mod Kingston på Jamaica, hvor vi skulle bunkre. Vi havde fået en last fra Nicaro, på Cuba.

Ved ankomst til Nicaro, blæste det ret kraftigt fra NØ. Lodsens tog os ind i bugten, hvor vi ankrede og afventede bedring i vejret. Nicaro ligger på nordøst kysten af Cuba, godt i læ inde i en bugt. Men med netop nordøst vind, var de to pier ret udsatte. Næste dag var vinden flovet, og vi kom langs kaj. Der blev dog ikke lastet, da der lå et lille tankskib og lossede ammoniak, på den anden side af pieren. Endelig fik vi os en velfortjent fridag. Der var ingen by hvor vi lå, det var et stort fabriksanlæg, så der blev ikke noget af at gå i land. Lasten vi skulle laste, var nikkel i tromler, på paletter. Efter 4 dage var vi tillastet med 1704 paller/ 8520 tromler nikkel, og klar til afgang. Der blev gjort søklar, og næste morgen afgik vi fra Cuba, mod Amsterdam.

Vejrmeldingen for den Amerikanske østkyst lød på, at en orkan var under opbygning i det sydlige Atlanterhav og ville tage kurs op over Caribbean, og Florida. For at komme foran dette uvejr besluttede jeg, at gå længere nordpå langs kysten, end normalt. Det skulle vise sig at være en god beslutning. Orkanen, som jeg mener, blev døbt Hugo, hærgede et godt stykke af kysten, efter først at have været en tur inde i det Caribiske hav.

Vi drøede nordpå, og fik kun en ganske kort føling med den, på et par dage. Men da var vi kommet et godt stykke ud i Nordatlanten, og da vi fik vind, kom det agterfra. Så var det ikke så slemt. Det viste sig dog, at vores brændstofforbrug havde været lidt mere end beregnet. Vi gik derfor ind til Plymouth red, for at bunkre en lille smule olie. Derefter til Amsterdam for losning.

Inden afsejlingen fra Cuba, var jeg blevet orienteret fra rederiet om at skibet var solgt, og skulle i dok efter udlosning i Amsterdam. Hele besætningen blev opsagt til fratrædelse, når skibet var ankommet til værftet. Der var en lidt trist stemning ombord på denne sidste rejse. Alle var glade for at sejle med skibet, og kede af at skulle afmønstre. Jeg undersøgte, om der var mulighed for besætningen kunne følge med skibet over til den nye reder. Dette kunne ikke lade sig gøre, da det nye rederi ville have Filippinsk besætning ombord. Det var lidt trist.

Efter udlosning i Amsterdam, blev skibet forhalet til værft for eftersyn, inden overlevering til skibsreder J. Fabritius fra Marstal, som var den nye reder. Da vi lå ved værftets kaj og afvente dokning, havde jeg en lidt sjov oplevelse med det Hollandske toldvæsen.

Den aften vi ankom til Amsterdam, var toldvæset selvfølgelig ombord, sammen med de andre autoriteter. Det var sent på aftenen, og jeg var lidt træt efter en lang dag. Tolderne forlangte, at få tolderklæringer m.m., på originale hollandske blanketter. Jeg havde ikke disse blanketter ombord,

men havde udskrevet erklæringen på en international blanket. Det var man som sagt ikke tilfreds med. Skibets agent tilbød at overføre min optælling af toldpligtige varer på den hollandske formular. Da jeg havde meget andet at tage mig af, tog jeg mod tilbuddet.

Jeg underskrev erklæringen, toldskabet blev plomberet, og alt var i skønneste orden. Da vi havde næste dag lå ved værftets kaj, kom der en toldinspektør ombord. Han ville gerne have lov at træne et hold elever fra toldskolen, om bord. Det gav jeg tilladelse til, og inspektøren og jeg satte os godt tilrette i min salon og sludrede, mens hans elever boltrede sig. Efter nogen tid kom der en elev og meddelte, at det var muligt at komme ind i toldskabet, uden at bryde plomben. Man skulle bare være lidt fingernem med en skruetrækker.

Inspektøren og jeg gik nu med for at beundre elevens fine arbejde. Jeg var nu ikke helt uvidende om muligheden for at åbne toldskabet på anviste måde. Men jeg havde nu aldrig gjort brug af det.

Inspektøren mente nu, at eleven skulle vise os sin færdighed. Denne var nu ikke helt så fingernem endda, for plomben gik itu. Da der nu var åbnet for herlighederne, mente inspektøren, at eleven i stedet skulle vise sig i stand til at optælle indholdet af skabet.

Efter end optælling viste det sig, at der var 12 flasker whisky mere i skabet, end det fremgik af papirerne. Her havde vi nu et problem!

Det der faktisk var sket, var, at agenten simpelthen havde skrevet forkert på den hollandske tolderklæring. Det forklarede jeg de kære mennesker, men mødte nu ikke fuld forståelse for min forklaring. Alle kunne dog se, at jeg ikke havde været i toldskabet efter det var plomberet. Og det ville da også være ret ulogisk, at sætte en kasse whisky ind i skabet!

Havde jeg været alene med inspektøren, havde problemet nok ikke været så stort. Men nu stod der 8 håbefulde elever og så på. Så det var en lidt pinlig situation.

Samtidig kom en anden, meget pligttopfyldende elev, med 2 flasker cubansk rom han havde fundet i et skab ved siden af min salon. Rommen skulle have læsket min gane når jeg var kommet hjem, og jeg havde ganske rigtig ikke skrevet flaskerne på tolderklæringen.

Inspektøren beklagede meget, men han så sig nødsaget til at give mig en bøde som sagerne lå. Det havde jeg selvfølgelig fuld forståelse for, og accepterede. Vi grinene alle af episoden, og det var både første, og sidste gang, jeg er blevet snuppet i at smugle i mit eget toldskab.

Da agenten kom ombord igen og fik fortalt historien, tog han straks skylden på sig og betalte bøden. Alene historien var alle pengene værd, mente han. Og jeg gav ham selvfølgelig helt ret.

Jeg var sammen med skibsreder J. Fabritius nogle dage, og forestod overleveringsforretning. Den 6. oktober 1989, afleverede jeg **Iceland Saga** til J. Fabritius, og rejste hjem nogle få dage, for derefter at mønstre ud som styrmand i et andet af P. Knudsens skibe, skibet **Markland Saga**.

Markland Saga er bygget på Bogense skibsværft i 1984. Skibet var bygget som 299 brt., senere blev tonnagen ændret. Jeg var kun ombord på skibet en måned, hvor vi sejlede i Europæisk fart. Inden jeg mønstrede ombord i **Markland Saga**, havde jeg igen fået kontakt med rederiet Elite Shipping, hvor jeg skulle starte styrmand omkring årsskiftet 1989/90. Jeg kom dog senere til at sejle med **Markland Saga** som skipper, i 2007, hvor skibet havde skiftet navn til **Malene**, men det er omtalt andetsteds.

Efter afmønstringen, blev det til en god måneds ferie. Under ferie var jeg en tur inde på rederiet Elite Shipping. Der blev aftalt, at jeg skulle mønstre som styrmand i en af deres nybygninger. Og

der ville blive afrejse kort før jul. Igen blev der tid til at kigge lidt på de gamle aviser og foreningsblade, fra den tid jeg havde været til søs.

Dansk Skipperforening havde i årets løb ført forhandlinger med Dansk Styrmandsforening og Dansk Skibsførerforening, omkring et kontorfællesskab. Et kontorfællesskab med Danmarks Skibsførerforening, blev resultatet af disse forhandlinger. Begge foreninger skulle i fremtiden forsætte som to selvstændige foreninger, men have fælles sekretariat.

Efter indførslen af DIS (Dansk Internationalt Skibsregister), var nybygningsprogrammer for den danske handelsflåde igen for opadgående. Det var hovedsageligt de større coasterrederier, der havde nybygningsprogrammer på bedding. De mindre coasterrederier havde forsat problemer med at skaffe finansiering af ny tonnage. De større rederiers måde at forny tonnagen på, var at lade skibene bygge af erhvervsfinansieringsselskaber, som udbød skibene i anpartar. Erhvervsfinansieringsselskabet, og de anpartshavere der havde tegnet anpartar, var således de reelle ejere af skibet. Rederierne lejede så skibene fra erhvervsfinansieringsselskabet, på langtidsbasis for en fastlagt leje. Det var en anden form for finansiering, end de tidligere partsrederier. En del udflegede skibe, var igen kommet under Dansk flag efter indførslen af DIS. Dog ikke så mange som DIS-tilhængerne havde forventet.

Man skulle nu tro alt var i skønneste orden. Det var nu ikke helt tilfældet. Flere rederier skiftede deres danske søfolk ud med billigere udenlandske søfolk. Det stemte ikke helt med den gode hensigt, man havde lovet ved indførslen af DIS. Man havde jo lovet DIS, som værende den redningsplanke der skulle til, for at bibeholde danske arbejdspladser, på danske skibe. At den gode hensigt, ikke rigtig stod mål med virkeligheden, var desværre et faktum. DIS-loven gav de danske rederier mulighed for, at antage udenlandsk arbejdskraft. Ikke til danske overenskomster, men til overenskomster, der er indgået i den udenlandske sømands hjemland. Det gjorde de udenlandske søfolk meget billige, i forhold til danske søfolk. Og det benyttede rederne sig i høj grad af. Helt i overensstemmelse med lovgivningen, og med de danske politikeres velsignelse. For mig at se, var det et hurtigt fremskredent farvel til den menige danske sømand. Og på lidt længere sigt, sikkert også farvel til de fleste danske officerer. Om det hele tiden havde været politikernes hensigt, skal jeg ikke kunne sige. Jeg hælder mere til den teori, at politikerne igen havde hastet en lovgivning igennem, uden at lytte til hvad erhvervets sagkyndige folk havde at sige. Men, hvad fa'en forstår en sømand sig på politik? Ligeså lidt, som en politiker på søfart.

Der skulle laves nye overenskomster i DIS-regi mellem rederierne, og de søfarendes organisationer. Det blev ikke så let en opgave, selv om man skulle tro, at rederierne nu havde fået flere penge på lommen. De havde fået deres store ønske om DIS indfriet, med de besparelser det nu gav dem. Der var opgangstider for søfartserhvervet igen, og dermed større indtjening. Det var på meget kort tid lykkedes dem, at reducere den menige danske sømandsbestand til et minimum, til fordel for billig udenlandsk arbejdskraft. Så man skulle tro, de var lidt forhandlingsvillige overfor de efterhånden få danske søfolk, de havde tilbage. Men sådan skulle det ikke være. Det blev nogle svære forhandlinger, der skulle til, inden der kom noget resultat ud af det. Det gjorde nu heller ikke forhandlingerne lettere, at de forskellige fagorganisationer havde endog meget forskellige krav, selv inden for samme fagområder. For skibsassistenternes vedkommende, var det

Sømændenes Forbund og Metal Søfart, som sloges indenbyrdes om medlemmerne. Resultatet var, at der for samme arbejde, var vidt forskellige overenskomster i de to organisationer.

Det samme gjaldt for navigatørerne, som jeg selv tilhørte. Her var der tre organisationer præsenteret. Sætteskipperforeningen af 1942, hvor jeg selv var medlem, og hovedsageligt havde sætteskipperne som medlemmer. Styrmandsforeningen, som så lidt ned på sætteskipperne (som blev kaldt ålestangere), men accepterede dem dog, så længe de bare var medlemmer af styrmandsforeningen, og kun tog det arbejde som de "rigtige" styrmænd ikke ville tage.

Og endelig var der skibsførerforeningen, hvor rigtige skibsfører, med de rigtige eksamener, hørte hjemme. At der altid har været en hvis hakkeorden inden for navigatørfaget, var ikke noget nyt. De navigatører med de "store" papirer, havde altid ment, at kun de hørte hjemme i de "store" skibe. Sætteskippernes område havde tidligere været småskibsfarten, og hovedsageligt de nære farvande. Det havde ændret sig betydeligt de sidste årtier, hvor også småskibene sejlede på alle have.

Og for at gøre det hele rigtig vanskeligt, var der tre rederiforeninger at forhandle med. Danmarks Rederiforening, som havde de store rederier som medlemmer, og blev betragtet som "hovedforeningen", og var på overenskomstområdet toneangivende for de andre rederiforeninger. Rederiforeningen af 1895, havde som medlemmer, både store og små rederier. Her havde flere af de større coasterrederier hjemme.

Rederiforeningen for mindre Skibe, havde hovedsageligt de mindre rederier som medlemmer, deraf foreningens navn. Alle tre foreninger havde selvfølgelig forskellige behov at dække for deres medlemmer.

Med så mange forskellige foreninger, var det jo lidt af et puslespil, at få overenskomsterne til at gå op i en større enhed. Men det lykkedes dog, selv om ikke alle var tilfredse.

Samtidig med at coasterne blev større, og sætteskipperens beføjelse ligeså, måtte den omtalte hakkeorden, da også efterhånden forsvinde. Det gjorde den også i vid udstrækning. Men det var ikke uden kamp. Jeg havde nu aldrig personligt haft problemer med at klare mig med min ålestangereksamen.

Coasterne som "Opdragelses institution" - 1989

Skriverierne omkring våbensejladser, havde igen fået en anden drejning i aviserne. I begyndelsen af august, 1989, kunne man læse, at to unge drenge var anbragt på en coaster, med våbenlast ombord. På coasteren **Hildur** af Kalundborg, var der to drenge på 15 og 18 år, som var anbragt ombord på skibet, i et socialpædagogisk projekt. Drengene, som kom fra henholdsvis Frederiksberg, og Stubbekøbing kommuner, var via et samarbejde med en plejeforening for Lolland-Falster, anbragt ombord på **Hildur**.

Skibet var, ifølge Ekstra Bladet den 2. august, 1989, lastet med våben fra en Jugoslavisk havn, til en ukendt havn i Mellemamerika. Våbenlasten skulle bestå af, et militært bæltekrøretøj på 38 tons, samt en 40 fods container, som angiveligt indeholdt våben. Kilder, som Ekstra Bladet havde forbindelse med mente, at alt tydede på, at **Hildur** risikerede at ryge ind i en "våben-fælde". Hvilket ville sige, at der var bestemt fra "højere magter" på forhånd, at skibet skulle opbringes af myndighederne i bestemmelsehavnen. En operation der tidligere var praktiseret med den danske coaster **Pia Vesta**, som blev opbragt i Panama i 1986. Ekstra Blades oplysninger skabte stor bestyrtelse i drengenes hjemkommuner.

- Jeg troede faktisk, der var tale om et skibsprojekt. Nu forstår jeg, at der er tale om et almindeligt kommercielt lastskib. Hvis det viser sig, at være korrekt, at der er våben ombord, er det jo dybt rystende, udtalte socialudvalgsformand, Jytte Juhl, fra Stubbekøbing kommune til bladet.

Socialudvalgsmedlem Mikael Felbo, fra samme kommune, udtalte:

- Det lyder helt galt. Der må straks foranstalles en undersøgelse. Hvis der er våben ombord, må drengene straks evakueres. Hvis der tilmed er tale om en risikofyldt transport, handler skibets ejer helt, helt uansvarligt.

Ekstra Bladet var i forbindelse med skibets korresponderende mægler, firmaet Friis & Frederiksen i Odense. Men herfra var man ikke interesseret i, at give nogen form for oplysning. Samme dag blev der iværksat en plan om, at evakuere drengene fra skibet. **Hildur** skulle efter planen, gøre et kort stop ved Gibraltar for at bunkre og proviantere, inden turen ville gå videre til destinationen i Mellemamerika. Under dette ophold, ville drengene blive taget i land fra skibet. Men det lykkedes ikke. Selv om den korresponderende mægler havde været i forbindelse med skibet inden, eller under, opholdet ved Gibraltar, blev der ikke fra den side gjort noget for løse problemet. Skibet fortsatte sin rejse.

En uge efter, den 9. august, kunne Ekstra Bladet skrive, at **Hildur** var vendt om, og nu sejlede nordpå langs den europæiske vestkyst. Oplysningen havde bladet fra formandssekretær i Sømandsforbundet, Henrik Berlau. Denne var overbevist om, at det militære isenkram fra Jugoslavien, var beregnet til et af de militær-diktaturer i Mellemamerika. Og, at den offentlige omtale, havde været så pinligt for det halvkommunistiske Jugoslavien, at landet selv havde været med til at stoppe transporten.

Det var ikke lykkedes, hverken journalister, eller danske myndigheder, at få forbindelse med skibet. Ejeren, som også var kaptajn ombord, Mogens Hvalsø Hansen, svarede ikke på opkald til skibet. Den korresponderende mægler, befragterfirmaet Friis & Frederiksen, havde dog forbindelse med deres kaptajn. Men derfra var man tavs som graven.

Ifølge Ekstra Bladet, vedtog Søfartsstyrelsen og Sømandsforbundet dagen før på et møde, nye skrappe regler for plejeanbringelse til søs. Vicedirektør i Søfartsstyrelsen, Niels Bagge, som deltog i mødet, udtalte til bladet.

- Vi kræver nu efter de seneste afsløringer for det første en registrering af, hvilke unge, der er anbragt på hvilke skibe. Og vi vil også have at vide, hvor de enkelte skibe befinder sig. alt det er der nemlig ingen, der ved i dag.

Samtidig vil vi ikke længere tillade, at unge under 16 år plejeanbringes til søs. Og der må kun være een enkelt adfærdsvanskelig på hvert skib.

Endelig kræver vi, at de unge før de går ombord skal have gennemgået et søsikkerhedskursus og de skal stille med en lægeerklæring.

Af andre artikler i Ekstra Bladet fremgik det, at det ikke var første gang kaptajn, Mogens Hvalsø Hansen, sejlede med våbenlast. Og samtidig med, at skibet havde unge mennesker ombord i resocialiseringsprojekt.

Ekstra Bladet, 8. august, 1989

En ung kvinde, som sejlede med skibet i 1987, kunne berette om en mystisk last på 150 tons våben. Disse våben blev lastet i Tripoli i Libyen. Derefter skulle skibet have befundet sig i Middelhavet ca. en måned, hvorefter våbenlasten blev omladet til et andet dansk skib i åben sø.

Ekstra Bladet, 17. august, 1989

En tidligere styrmand lod sig også interviewe, og kunne berette om kaptajnens kyniske udnyttelse af det kommunalt betalte, såkaldte resocialiseringsprojekt.

På et tidspunkt blev en af de "officielle" matroser, som skibet ifølge loven skulle have ombord, udskiftet med en ung mand fra resocialiseringsprojektet. Skibet var herefter, for det første underbemandet i henhold til bemandingsloven. For det andet, kunne kaptajnen nu indkassere 18.000 gode danske kroner, i stedet for at skulle udbetale hyre til en ansat.

Kaptajnen havde fortalt styrmanden, om en helt fantastisk rejse de skulle ud på. Styrmanden, som efter eget udsagn, blev fyret da skibet ankom til Rijeka i Jugoslavien, hvor lasten som skibet sejlede med nu, blev lastet.

Grunden skulle angivelig være, at kaptajnen fornemmede at styrmanden fandt sejladsen, de skulle ud på, for lidt mystisk. Kaptajnen havde fortalt styrmanden om den gode fragt, skibet ville indkassere for rejsen. Derfor valgte kaptajnen, at få en "pålidelig styrmand" ombord. En styrmand, der tidligere havde deltaget i våbensejladser.

Styrmanden kunne også fortælle, at netop i Rijeka fik skibet besøg af repræsentanter fra "familieplejen Lolland-Falster". Repræsentanterne skulle, dels besøge den ombordværende unge mand, og dels aflevere nok en ung mand til skibet. Pædagogerne fra familieplejen var ombord netop da skibet lastede det tunge militære bæltekrøretøj!

Lederen af familieplejen på Lolland-Falster, Claus Madsen, bekræftede overfor Ekstra Bladet, at netop på den angivne dag, var der repræsentanter ombord på skibet. Han udtalte videre:

- Men at nogle af mine folk skulle have set militærkrøretøjet blive leveret ombord, det tror jeg ikke på. Det lyder helt uhyrligt. Så ville de have fortalt mig det.

Familieplejen havde haft adfærdsvanskelige børn og unge med på **Hildur** i seks år. Lederen ville nu undersøge sagen nærmere.

- *Samtidig har vi besluttet, at vi ikke længere vil tillade plejeanbringelse til søs på skibe, som medbringer våben. Og de to drenge vil blive fjernet fra **Hildur** så snart det lægger til i havn et sted. Vi kan som forening ikke lægge navn til våbentransporter, hvad enten de så er lovlige eller ej.*

Kort tid efter historien med **Hildur**, dukke en lignende historie op. Denne gang drejede det sig om coasteren **Kongsaa** af Sæby. Ekstra Bladet kunne igen bringe en forside om coasterne.

Den 6. oktober, 1989 lød overskriften på forsiden:

VÅBENSKIPPER TJENER FEDT PÅ 15-ÅRIG.

I dagen leder, kunne følgende læses, under overskriften -

Ung i arbejde.

DER ER NOGET principielt rigtigt i at forsøge at få unge væk fra en kriminel løbebane ved at få dem i arbejde og flyttet fra "miljøet". Det har diverse sociale instanser i Vendsyssel åbenbart haft så travlt med, at der slet ikke var tid til at undersøge, om Kongsaa af Sæby var det rigtige lærested.

RESULTATET ER, at nogle grønne knægte nu har fået et lynkursus i tvivlsomme våbentransporter og bestikkelse af spanske toldmyndigheder.

Hvis de satser på en fremtid inden for den mere vovede del af dansk skibsfart, er Kongsaa sikkert et udmærket lærested. Men det socialpædagogiske sigte med det dyre og skatteyder-betalte ophold på Kongsaa ligger godt begravet i en mudderbanke på bunden af Middelhavet.

DET BEDSTE MAN kan sige om Kongsaa's togt er faktisk, at et par af drengene hoppede af. forhåbentlig ikke, fordi de foretrækker danske fængsler eller institutioner frem for spanske eller arabiske, men fordi de stadig kan kende en smule forskel på vrang og ret.

26.000 KRONER om måneden er ret meget at betale for den slags lektioner. Derfor resulterer Ekstra Bladets afsløringer forhåbentlig i, at de sociale myndigheder ikke blot interesserer sig for at få afskibet nogle besværlige unge mennesker, men finder regelrette arbejdspladser.

Historien startede dagen før, den 5. oktober, hvor bladet kunne berette om coasteren **Kongsaa**, der havde lastet en våbenlast i Sonny Point, i den amerikanske stat, North Carolina. Ifølge Ekstra Bladets oplysninger skulle det dreje sig om en last, hvor fragtpapirerne ikke skulle være helt i orden. Frederikshavn og Aalborg kommuner havde tre drenge i alderen 15, 16 og 17 år ombord på skibet. Drengene var ombord som led i resocialiserings-projekt, og alle tre var ombord, da skibet lastede i Sonny Point. Lasten bestod af granater, anden form for ammunition, tåregas og maskingeværer. Lasten skulle sejles til to havne. Malaga i Spanien, og Jiddah i Saudi Arabien.

Artiklen var ledsaget af et "sensationelt" billede, som ifølge billedteksten, viste den tvivlsomme lastning af skibet med bl.a. 3.200 stk. granater, som kun var en lille del af skibets last.

Her vil jeg lige tilføje, for egen regning. Billedet viste en jernbanevogn, lastet med granater. Granaterne var forsvarligt stuvet, og afsproset i jernbanevognen. Det kunne tyde på billedet var taget gennem et køje fra skibet. Jeg havde meget svært ved at se det sensationelle i billedet.

Avisen skriver videre, at billederne dokumenterede hvad de sociale myndigheder indtil nu havde været fuldstændig uvidende om. Nemlig, at tre unge knægte havde deltaget i en farefuld våbensejlsads. Vicesocialdirektør Svend Riis, fra Aalborg kommune, udtalte til Ekstra Bladet:

- *Oplysningerne kommer fuldstændig bag på os. Vi kunne naturligvis ikke drømme om at sende så unge ombord på et våbenskib. Og da slet ikke hvis der er tale om en tvivlsom våbenlast. Jeg vil straks lade sagen undersøge.*

Det tvivlsomme ved lasten, som Vicesocialdirektøren henviste til, var ifølge avisen dette.

Kongsaa havde været i Malaga, og var her løbet ind i problemer. Der blev losset to containere med våben og tåregas. Der skulle åbenbart have været nogle problemer med papirerne på denne del af lasten. Dette havde kaptajnen tilsyneladende klaret med, at stikke myndigheder penge under bordet. Men episoden skulle have gjort store dele af besætningen nervøse.

Styrmanden, maskinmesteren, og en matros valgte at stå af. Den ene af de unge drenge, valgte også at stå af i utide. En anden af drengene, skulle stå af planmæssigt. En ”ny” 15 årig dreng fra det sociale projekt, kom ombord på skibet under opholdet i Malaga. Således befandt der sig nu to 15 årige drenge ombord på skibet, på vej til Saudi Arabien.

Hvis papirerne, ved ankomst til Jiddah i Saudi Arabien, ikke var i orden, frygtede man at skibet skulle blive tilbageholdt i længere tid. Også, at de to 15-årige drenge, kunne risikere at blive fængslet, eller, at skulle opholde sig gennem længere tid på skibet, under ubehagelige forhold, som det tidligere var sket i sagerne med f.eks., **Pia Vesta** i Panama, eller **Pegasus** i Italien. Meget forståeligt, blev drengenes familier og pårørende, dybt rystet over Ekstra Bladets afsløringer.

De følgende dage, fortsatte Ekstra Bladets afsløringer. Den dreng fra social-projektet, der var stået af i Malaga, i utide, fik problemer med de sociale myndigheder. De mente, at han havde brudt en indgået aftale, og ville ikke tro på hans historie med våbensejlads. Først da Ekstra Bladet kunne dokumentere, at drengen talte sandt, fik piben en anden lyd.

Ansvar for anbringelsen af de to 15-årige, der stadig befandt sig ombord på **Kongsaa**, var tilsyneladende, Nordjyllands Amts Ungdomscenter. Formanden for amtets socialudvalg, Jonna Petersen, mente umiddelbart, at ansvaret skulle placeres hos drengenes hjemkommuner, men havde dog alligevel iværksat en ekspres-undersøgelse.

- *Vi har før godkendt Kongsaa til dette formål. Jeg har naturligvis aldrig været klar over, at der blev sejlet med våben. Derudover må jeg erkende, at det ser ud som om to formelle regler er overtrådt. Unge under 16 år må slet ikke deltage i den slags skibs-projekter. Og der må højst være en ung om bord på hvert skib, sagde Jonna Petersen til Ekstra Bladet.*

Avisen kunne tilføje, at ingen af de unge, der havde været ombord på **Kongsaa** i de sidste tre måneder, havde deltaget i et søsikkerhedskursus. Dette kursus anbefales ellers på det kraftigste af Socialstyrelsen.

Ifølge Ekstra Bladet, fik ejeren af **Kongsaa**, skibsfører Bent E. Christiansen, udbetalt 26.000 kr. om måneden, for hvert ungt menneske der var ombord på skibet. De sociale myndigheder havde forsynet skibsrederen, med en lind strøm af unge problembørn. Der skulle, året rundt, konstant befinde sig tre unge mennesker ombord. Så man behøvede ikke den store kugleramme, for at regne ud – det var en ret så givtig forretning, for den ihærdige skibsfører. Da bladet rettede en henvendelse til skibsfører, Bent E. Christiansen, var denne absolut ikke lydhør, for offentlig omtale af hans lille forretning.

Bestyrelsesmedlem i Skipperforeningen, styrmand Erik Sørensen, tog stærkt afstand fra ordningen med anbringelse af belastede unge ombord i coasterne. Han udtalte følgende, til bladet:

- De sociale myndigheder springer ganske enkelt over, hvor gærdet er lavest. Baggrunden for skibsanbringelserne er for mig at se et stærkt ønske om at om at slippe af med besværlige elementer, der efter det offentliges mening er umulige at have med at gøre, og som i visse tilfælde også er kriminelle.

- De unge bliver behændigt puttet af vejen, og det er efter min mening en "billig" handling. Ordningen burde ophøre med det samme. Den mindre skibsfart har hverken tid eller kræfter til at tage sig af de unge på en forsvarlig måde, ligesom mandskabet heller ikke er uddannet til det.

Sagen endte med, at de to drenge blev taget i land fra skibet. Det skete, da skibet skulle passere Suezkanalen. Her stod de unge mennesker af i Port Said, og blev sendt hjem til Danmark bistået af udenrigsministeriet, og Kongsaa's korresponderende mægler, C. J. Shipping i Aalborg.

Den 10. oktober, 1989 udtalte formanden for Nordjyllands Amts socialudvalg, Jonna Petersen, følgende til Ekstra Bladet:

- Det er i høj grad kritisabelt, at Kongsaa fortiede, at der kom våben ombord. Det kan godt være, at det ikke i sig selv er farligt at sejle med våben, men våben hører altså ikke hjemme i et socialt projekt.

Desuden må vi diskutere, om kommunerne overhovedet kan overholde deres tilsynspligt, når Kongsaa sejler rundt så langt hjemmefra.

Nordjyllands Radio havde samme dag kontakt med kaptajn, Poul Schødt Pedersen, som var kaptajn på Kongsaa. Radiointerviewet blev lavet via Lyngby Radio. Her langede skipperen voldsomt ud efter de Nordjyske kommuner. Han udtalte:

- Forvaltningerne har for få hår på brystet i denne sag. Det er fuldstændig hen i vejret, at hjemtage børnene. Det er helt ufarligt at sejle med våben.

Jeg syntes denne udtalelse, viser lidt om den gode skippers fantastiske pædagogiske evner. Her var virkelig tale om en mand, der modsat forvaltningerne, havde hår på brystet!

Jeg kunne kun give Skipperforeningens talsmand helt ret. Det burde ikke være tilladt med de såkaldte "sociale projekter" i coasterne. Og efter at have læst de to ovenstående artikelserier, bekræftede det kun min modstand mod det.

Jeg havde heldigvis, delvis kunne undgå, at deltage i disse projekter. Og delvis betyder, at jeg som helt grøn styrmand i midten af 70'erne, blev involveret i en meget kort periode, med to unge mennesker anbragt på et skib, hvor jeg var styrmand. På dette tidspunkt sejlede jeg for et mindre rederi i Frederikshavn.

En af skipperne i rederiet, hans navn var Bent E. Christiansen fra Sæby, havde fået den brillante ide, at rederiet skulle prøve at have disse unge mennesker ombord. Og han havde fået overbevist rederen, som var villig til at give det en chance. Det blev nu et meget kort forsøg. Efter en uheldig landgang for de unge mennesker, i en norsk havn, med indblanding af det lokale politi, blev der sat en stopper for den videre udfoldelse af vores pædagogiske evner. Jeg havde i øvrigt ingen problemer med at sejle sammen med Bent E. Christiansen. Vi sejlede nu heller ikke sammen så længe.

Men desværre var der, og er det sikkert forsat, en del rederier, der benytter sig af de rare penge fra det offentlige. Og det er efter min mening, absolut en uanstændig måde, at supplere den slunkne rederikasse på. En coaster er en arbejdsplads, en arbejdsplads hvor alle beskæftigede ombord, såvel i 1989, som nu om dage, har mere end rigeligt at tage vare på. Jeg under gerne de unge mennesker, som af den ene eller anden grund, må have et ønske om at komme til søs, denne oplevelse. Det skal bare ikke være på en coaster. Og om der sejles med våben, eller ej, er fløjttende ligegyldigt.

En coaster er en arbejdsplads, og ikke et fundament for et socialt projekt. Der findes andre socialpædagogiske skibsprojekter, som sikkert er udmærkede. Formodentlig er disse udrustet til at tage hånd om de unge, på rette pædagogisk vis. Og med personale, der er trænet til denne opgave.

Jeg kendte et par redere, der med himmelvendte øjne, påråbte sig, det store sociale arbejde, de mente at udføre, ved at have de unge mennesker ombord. Jeg har spurgt, de samme gode mennesker, om de også ville udføre dette storlåede arbejde, uden det klækelige bidrag fra den offentlige kasse?

Så var jeg pludselig en asocial fætter, der ikke kunne se den store samfundsmæssige nytte, de gjorde med deres indsats, og selvfølgelig, var sådan noget ikke gratis!

Problemet for rederne var jo til at overse. De skulle, for de flestes vedkommende, kun døje det store arbejde, at indkasser den klingende mønt fra det offentlige. Så kunne de roligt pudse glorien, og der var jo rigeligt at købe pudsecreme for. Det var skipper og styrmand, der havde problemerne ombord, med de unge mennesker. Jeg kendte flere tilfælde, hvor skipper og styrmand fik en bonus af ikke nærmere angivet størrelse, for dette besvær. Det var sikkert et velkommen tilskud til hyren, den var jo ikke for stor i forvejen. Og rederen kunne give glorien en ekstra omgang. Nu havde han jo dulmet sin samvittighed, eller måske nærmere, givet sorteper videre.

Uden at jeg på nogen måde skal gøre mig klog på kommunalpolitik, så måtte der være nogle beslutningsdygtige mennesker, i de forskellige kommuner, som sad med endog meget røde ører, efter de afsløringer. Men det skulle ikke undre mig, at alle havde travlt ved håndvasken, i stedet for at få gjort noget alvorligt ved problemet. Der blev formodentligt nedsat nogle udvalg, som så kunne få en rum tid til at gå med problemet. Når det så var dysset godt og grundigt ned, var der vel egentlig ikke nogen grund til at fortage sige mere i sagerne. Uden at kunne sige det med sikkerhed, vil det ikke undre mig, om nogle af disse coasterprojekter stadig kører.

Narkosmugling med Nerma – 1989

En anden, og absolut anderledes historie i beretningen om coasterne, tog sin begyndelse i første halvdel af september, 1989.

Det var beretningen om en tidligere Dansk coaster **Nerma**, og dens danske besætnings narkosmugling i amerikanske farvande. Det blev en historie der fik enorm omtale, både i de danske medier, og internationalt.

Sagen strakte sig over flere år. Da jeg ikke har noget personligt kendskab, til personer involveret i sagen. Men kun kender den fra medierne, har jeg valgt at beskrive hele sagen løbende, som den blev fremstillet i medierne. Jeg mener helt bestemt, sagen hører med i en beretning om Dansk coasterfarts historie, selv om den absolut ikke er en beretning, der pynter på coasterfartens historie. Jeg vil starte ud, med at gengive Ekstra Bladets leder fra den 13. september 1989.

DANSK REDERI-SUCCES

NÆST EFTER Michael Laudrup og Den Lille Havfrue er danske skibe og danske skibsredere de bedste til at skabe international opmærksomhed om Danmark.

Således rettes søgelyset i disse dage atter mod det lille land højt mod Nord.

For mange danske skibsredere er utroligt succes-fulde. De er klar til at sejle med hvad som helst og hvor som helst

Det rygtes selvfølgelig også i kriminelle kredse. Men nogle gange går det galt. Det gjorde det i mandags. Syv danske søfolk blev arresteret af den amerikanske kystvagt om bord på coasteren **Nerma**. Skibet forsøgte at aflevere omkring 1,3 ton kokain fra Colombia til videresalg i USA.

TIDLIGERE er danske skibe blevet taget for ulovlig sejlads til apartheid-regimet i Sydafrika, og danske skibe er blevet afsløret med lasten fuld af våben og med kurs mod krigsførende lande.

Og nu fungerer danske søfolk som regulære narkokurerer i sværvægtsklassen.

Hver eneste gang danske skibe er blevet afsløret i illegale transporter har forklaringen lydt: Hvis vi ikke gør det, så er der bare nogle andre, som gør det.

OG DET er sikkert helt korrekt. Men når danske skibe, danske redere og danske befragtere kaster sig ud i den form for konkurrence, så beviser det blot, at dele af vores handelsflåde er korrupt, umoralsk og dybt kriminel. Og det kan faktisk gå hen og blive en belastning for hele handelsflåden, hvis omverdenen får det indtryk, at danske skibe stort set er rene sørøverskuder.

REDERRIFORENINGEN og andre branchefolk bør have de bedste forudsætninger for at fjerne de betændte led. Nu må det være slut med at holde hånden over hinanden af kollegiale hensyn. Men noget tyder da også på, at Rederiforeningen er ved at fatte alvoren. Således kommer repræsentanter fra de amerikanske narkotikamyndigheder og landets kystvagt i næste uge til København for at diskutere med danske redere, hvordan der kan dæmmes op for den omfattende narkosmugling til USA. Mødet tyder jo på at en del danske skibe har været involveret i narkosmugling, men det er samtidig et signal om, at Rederiforeningen endelig er blevet klar over, at trafikken skal stoppes.

Efter min mening, var denne leder en del misvisende på flere måder. Hvis man, som ikke søkyndig læser, læste den, kunne man få det indtryk, at smugleriet var foretaget med et dansk skib. Det var ikke tilfældet. Skibet **Nerma** var ikke dansk, men fra Stillehavs-øen Vanuatu. Besætningen, inkl. kaptajnen, var derimod ganske rigtigt, danske.

Forfatteren af lederen skriver, at dele af vores handelsflåde er *korrupt, umoralsk og dybt kriminel*? Jeg syntes, det var en meget beklagelig generalisering, og ret vildledende, når man tager i betragtning, hvad lederens udgangspunkt var. Nemlig indledning til en sag omkring skibet **Nerma**, hjemmehørende i Vanuatu.

Derfor var det, efter min mening, en uretfærdig, belastende, og vildledende tilsvining af handelsflåden. Bladet gjorde jo netop det, som lederen også advarede imod. At det kunne blive en belastning, hvis omverdenen fik det indtryk, at danske skibe var rene sørøverskuder.

At der helt givet er elementer i vores handelsflåde, som både er korrupte, og sikkert også umoralske, er et faktum, som ikke kan benægtes. Da den danske handelsflåde opererer i et internationalt handelsmarked, som i mange tilfælde er korrupt og umoralsk, så ville det være forkert, at benægte tilstedeværelsen af korrupte og umoralske forretninger.

Hvad angår påstanden om dyb kriminalitet, vil jeg derimod på det kraftigste protestere imod. Javel, sagen omkring **Nerma**, er dyb kriminel, herom ingen tvivl. Tidligere sager omkring f.eks. rederierne Trigon og Vestas våbensejladser, til Apartheid styret i Sydafrika, var også kriminelle. Men ellers syntes jeg, at påstanden om dyb kriminalitet i den danske handelsflåde, i høj grad er grebet ud af den blå luft, og er et produkt af pressens umoralske hunger efter sensation, uden hensyntagen til korrektheden i deres beskyldninger.

På den anden side, hvis ikke journalisterne skrev om disse sager, ville det jo aldrig komme til offentlighedens kendskab. Så, uanset om man syntes om det, eller ej, så skal sager som denne her og lignende, selvfølgelig frem i offentligheden.

Men tilbage til historien om **Nerma**.

Coasteren **Nerma** af Port Vila, var den tidligere danske coaster **Kirsten TH**, fra rederiet Svendborg Enterprise i Svendborg. Skibet var bygget i Svendborg i 1972, som **Elin S**, til det daværende Svendborg rederi, A. E. Sørensen.

Kirsten TH blev i februar 1987, solgt til et firma, Lineas Maritimas Caribe A/S i Monrovia Liberia, og fik navnet **Nerma**, og kom under Stillehavs-øen Vanuatus flag. Ifølge pressens formodning, skulle kaptajn Jens Peter Madsen, som var kaptajn på **Nerma**, også være ejer af skibet.

Skibet skulle øjensynligt bruges til at sejle med stykgods i USA, Mellemamerika, samt øerne i Caribbean. At lasten også indeholdt andet end almindeligt stykgods, viste sig ret hurtigt.

Ekstra Bladet lagde den 13. september 1989, ud med det helt store journalistiske skyts. En forside, som kunne berette om – 7 danskere i ildkamp med Miami Patruljen – efterfulgt af en 9 siders reportage om det danske kokain-skib.

Af denne reportage fremgik det at **Nerma**, natten mellem den 9 og 10. september, var blevet taget på fersk gerning, i færd med at omlade baller med kokain, til tre hurtiggående speedbåde. Omladningen fandt sted i internationalt farvand ca. 135 sømil ud for ud for Florida, i farvandet ved Bahamas øerne. Under aktionen, blev en del af ballerne med kokain, smidt i havet. Men det lykkedes narkotikapolitiet at fiske dem op igen.

Det amerikanske narkotikapoliti (DEA) oplyste, at der i alt blev beslaglagt 2712 pund kokain (1,356 tons), som man mente havde været ombord på **Nerma**. De tre hurtiggående både skulle bringe kokainen, fra **Nerma** til en amerikansk fiskekutter, som derefter skulle bringe kokainen ind til Miami Beach.

Speedbådene forsøgte at stikke af, da de amerikanske myndigheder slog til. De amerikanske patruljebåde fik dem stoppet, men måtte først skyde efter dem med maskinkanoner. **Nerma** blev ikke opbragt sammen med speedbådene, som det måske kunne udledes af de første artikler i forbindelse med sagen.

Af en senere artikel fremgik det, at skibet først blev opbragt, over fire timer efter omladningen til speedbådene havde fundet sted. Efter, at **Nerma** havde forladt den position, hvor omladningen fandt sted, blev skibet skygget af et patruljefartøj fra US Coast Guard. Dette patruljefartøj havde fulgt hele omladningen på radar, men havde ordre til ikke at gribe ind på dette tidspunkt. Hele operationen med omladningen blev også videofilmet fra fly med infrarød film.

Først senere, da de speedbåde der var involveret, var blevet opbragt under stor dramatik, blev **Nerma** kaldt op på radio, og bedt om at stoppe. Dette opkald fra patruljefartøjet, blev foretaget som et rent rutineopkald. Og kaptajn Madsen på **Nerma**, fulgte da også opfordringen til at standse. Han indvilligede i, at et bordingshold på seks mand kom ombord for at kontrollere lasten. Dette var en helt normal procedure i USA farvande. Der blev stillet de sædvanlige spørgsmål omkring toldformaliteter, og man gennemgik skibets papirer, samt lastrummet. Kaptajnen fik derefter besked på at lægge til ved US Coast Guards egen kaj i Miami, for nærmere eftersyn.

Da skibet var lagt til kaj i Miami, gik der yderlig tre timer, inden DEA gik i gang med deres undersøgelser. Det var under denne undersøgelse, man fandt 32 kg. kokain gemt ombord på skibet, og de syv danske besætningsmedlemmer blev arresteret.

Allerede den første dag sagen var omtalt, var der mange udtalelser fra forskellig side. Der var familiemedlemmer til søfolkene, ombord på **Nerma**. Der var skibets danske befragter, som forståelig nok, var mest bekymret for det store økonomiske tab han ville lide, nu skibet var arresteret, og ikke kunne leve op til den timecharterkontrakt der var indgået.

Besætningen fra **Nerma** blev selvfølgelig arresteret, da skibet kom i havn i Miami Beach. Allerede ved denne arrestation indrømmede et af besætningsmedlemmerne, at han, og de andre seks besætningsmedlemmer, havde losset over 3000 kg. kokain på åbent hav, inden de blev opdaget. Det var betydeligt mere, end myndighederne havde beslaglagt ved operationen. Hvad der nærmere skulle berigtige denne forklaring, ville myndighederne ikke frem med. Hvis det skulle vise sig, at tilståelsen holdt stik, ville det dreje sig om kokain til en værdi af milliarder!

Hvem af besætningen der var tale om, ville myndighederne heller ikke ud med. Han var den eneste der havde udtalt sig, og gjort indrømmelse. De andre seks nægtede at udtale sig. Det gav nu ikke myndighederne grå hår i hovedet. Hele aktionen var nemlig blevet videofilmet, så beviserne skulle derfor være i orden.

Både det amerikanske narkotikapoliti DEA, og den amerikanske coastguard, havde gennem længere tid haft **Nerma** under observation. Tre måneder tidligere, havde DEA fået så meget samlet om skibets færden, at der var indledt en direkte efterforskning af skibet. Og nu da skibet nærmede sig et evt. lossested, var både US Coast Guard, DEA og det lokale politi klar til at gå i

aktion. Sammen med besætningen fra **Nerma**, blev yderlig 10 personer anholdt. Det var modtagerne af kokainlasten. Af disse, var de fleste cubansk-amerikanere.

De syv danske søfolk blev den 14. september, fremstillet i Federal Court i Miami. Her fik de forelagt sigtelsen mod dem. De blev varetægtsfængslet, og de kunne endvidere ikke løslades mod kaution. Samtidig gik jagten ind på de økonomiske bagmænd. Ingen troede at de syv danskere selv havde været i stand til at finansiere, eller organisere indsmuglingen af det store kvantum kokain.

Den 20. september 1989, offentliggjorde anklagemyndigheden tiltalen mod de syv danskere. Nu strammede nettet sig omkring de tiltalte. De blev alle tiltalt for at have indsmuglet, eller have forsøgt at indsmugle, over 5 kg. kokain til Miami. Grunden til dette besynderlige kvantum blev brugt, var følgende. Et kvantum på 5 kg., var den magiske grænse for at kunne bruge den hårde paragraf i amerikansk narkolovgivning. En paragraf der kunne give fængsel mellem 10 år og livstid. Under et kort retsmøde den 21. september, fik de syv danske søfolk oplæst anklagen imod dem. De nægtede sig alle skyldige. Ved retsmødet blev der ikke fremlagt noget bevismateriale fra anklagerens side. Denne lovede, at fremlægge dette i løbet af 14 dage.

Den 29. december 1989, afgav kaptajn Madsen en tilståelse for retten i Miami. Med denne tilståelse, ville kaptajn Madsen slippe for fængsel på livstid.

Til gengæld skulle kaptajnen vidne, og overbevise den amerikanske jury, om sin besætnings aktive medvirken i indsmuglingen af narkoen til USA. Bortset fra kaptajnen, nægtede de øvrige seks besætningsmedlemmer forsat at kende noget til smugleriet. Ifølge pressen, skulle kaptajnens tilståelse give udtryk for det stik modsatte. Ifølge denne, skulle hvert besætningsmedlem have modtaget 10.000 dollars, for deres deltagelse i smugleriet.

Besætningen som var ombord da skibet blev tilbageholdt, og således den besætning der var fængslet, var ikke de eneste der havde været ombord på skibet, i den tid narkosmuglingen skulle have foregået. Ifølge kaptajnens tilståelse, havde skibet foretaget to tidligere ture med narko ombord. Og, foruden kaptajn Madsen, havde skibets styrmand og en matros været ombord, da narkoen på sidste tur blev taget ombord. Det skulle være sket i farvandet ud for Colombias kyst, fra et mindre skib.

Da de fire andre søfolk, maskinmesteren, kokken og to matroser, kom ombord på **Nerma** i august 1989, var narkoen allerede ombord på skibet. Maskinmesteren havde formidlet kontakten til skibet for de tre andre. De kendte åbenbart hinanden fra værtshusmiljøet i Esbjerg. Men alle seks nægtede forsat at have noget med smuglingen at gøre, og de havde ikke modtaget ekstra penge.

Forsvarerne, for de seks søfolk forsøgte forgæves at få sagen udsat, så der kunne skaffes flere beviser, for søfolkenes rolle i sagen. Efter kaptajn Madsens tilståelse, mente forsvarerne, at det var nødvendigt med mere tid. De ville have tid til at foretage afhøringer i Danmark om forholdene omkring besætningens mønstringsforhold. Men dommeren nægtede at udsætte sagen.

Da retten i begyndelsen af januar 1990 blev sat, indledte anklageren med at prøve at overbevise juryen med følgende.

Hele besætningen vidste hvad der foregik ombord på **Nerma**. De fire nye besætningsmedlemmer blev på et møde med kaptajn Madsen, den ombordværende styrmand, og matrosen, orienteret om at der var narko ombord. De ville hver få 12.000 dollars i ekstra bonus for at sejle med, eller de kunne frit rejse tilbage til Danmark. De gamle besætningsmedlemmer, styrmanden og matrosen,

havde allerede taget mod tilbuddet. Derfor, ifølge anklageren, gik de ind i narkosmuglingen med åbne øjne.

Forsvareren havde selvfølgelig en anden udlægning af sagen. Efter hans udlægning, skulle kaptajn Madsen have fået pengene til at finansiere købet af sit skib, fra en ukendt organisation. Senere kom samme organisation og forlangte, at kaptajn Madsen til gengæld skulle smugle kokain fra Columbia til USA. Derefter skulle kaptajn Madsen have modtaget store pengebeløb til at bestikke besætningen med.

Under sagens forløb, var der mange gisninger fremme i pressen. Havde det amerikanske narkopoliti selv placeret det narko ombord på skibet, der blev fundet i skibets lastrum, efter tilbageholdelsen?

Dette, og flere andre gisninger, gjorde ikke sagen lettere. Det, der skulle have været en meget vigtig faktor i bevisførelsen, den video som var filmet fra en helikopter, viste sig at være en ren nitte. Videoen, som var optaget på infrarødt bånd, viste kun nogle skygger på skibet, som ikke kunne identificeres, og den var derfor ikke anvendelig som bevis. Retssagen blev derfor gennemført med andre beviser, de anklagedes vidneforklaringer, som selvfølgelig var modstridende.

Den 31. januar 1990, frikendte juryen fire af de syv tiltalte i sagen. De frifundne var maskinmester Bent Nissen, kok Bent Mortensen, samt de to matroser Martin Rasmussen og Brian Rasmussen, der var mønstret sidst ombord på **Nerma**.

Efter juryens vurdering, havde de fire søfolk ingen mulighed for at vide, at de var involveret i smugleri, da de mønstrede ombord på skibet i august i fjor. På dette tidspunkt var kokainen allerede skjult ombord. Da kokainen senere blev losset, formodes de fire søfolk, at have ligget i deres køjer og sove.

Med frifindelsen stemplede juryen også kaptajn Jens Madsen som løgner. Anklagemyndighedens eneste bevis mod de fire søfolk, var netop kaptajn Madsens vidneudsagn, om, at han havde indviet dem i sine planer. Det troede juryen ikke på.

Skibets styrmand Karl Bang Jensen, og bådsmand Carsten Pedersen, blev ikke frikendt. Juryen mente, at de to havde været så længe ombord, at de umuligt kunne være uvidende om at der foregik smugling. De havde været ombord på **Nerma**, da det store parti kokain blev lastet ombord i åben sø tidligere. De havde også været ombord, da det blev forsøgt at komme af med smuglergodset, ved et tidligere anløb af Miami. De to tiltalte havde udsigt til mellem 15 og 25 års fængsel, når den endelige dom skulle afsiges.

De fire frigivne søfolk vendte hjem til Danmark i begyndelsen af februar 1990. Fattig på mønt, men sikkert rig på erfaring omkring det amerikanske fængselsvæsen, som de levet under i næsten fem måneder. På værtshuset Skipperkroen, i Esbjerg, fejrede tre af de fire søfolk, deres genvundne frihed. Fra samme værtshus havde de, for over et halvt år siden, telefonisk fået hyren på **Nerma**. Dengang, da de fik hyren, blev det også behørigt fejret. Nu skulle der tjenes penge.

Men nu, efter frifindelsen, var det ikke just klingende mønt, der prægede søfolkenes liv. Faktisk ejede de ikke kongens mønt, men kun det tøj de havde på kroppen. Vennerne på værtshuset sponserede på det nærmeste søfolkenes nyvundne frihed. Søfolkene havde ikke udsigt til at få nogen form for erstatning for deres fem måneders lange fængselsophold. Dog havde

maskinmester Bent Nissen, og matros Brian Rasmussen, besluttet sig for at afkræve den amerikanske stat 26 millioner kr. i erstatning, for uberettiget fængsel. Men det havde nu lange udsigter, og fyldte ikke meget på lommen i deres nuværende situation.

I begyndelsen af marts 1990, fremgik det af pressen, at Dansk politi forberedte anklager mod tidligere besætningsmedlemmer, som havde sejlet med *Nerma* tidligere. Af kaptajn Madsens tilståelse tidligere, fremgik det, at skibet havde lavet flere smuglertogter, end det hvor skibet blev opbragt.

Politimester i Nyborg, Ib Pedersen, udtalte til Ekstra Bladet den 2. marts 1990, at det kun var et spørgsmål om få uger, før et antal danske søfolk med en fortid på *Nerma*, ville blive afhørt om deres rolle i smuglerierne.

- *Nerma* var oprindeligt et dansk skib. Det har dansk skipper og reder, og dansk besætning. Det er meget dansk, bortset fra lasten, siger Ib Pedersen.

- Og det ser ud som om der har været flere transporter af kokain en den, der er for retten i Miami. Der er altså en hel del, vi gerne vil vide. Hvem var impliceret, og hvad viste de?

Forbindelsen mellem Miami og Nyborg blev knyttet, da rigspolitiet en uge tidligere havde kontaktet politimester Ib Pedersen, og bedt ham tage skridt til en efterforskning af de danske søfolks rolle, i århundredets kokainsag. Kaptajn Madsen var nemlig sidst tilmeldt en kommune som sømandsbeskattet, i Nyborg.

Den 29. marts, blev kaptajn Jens Peter Madsen idømt en straf på 21 års fængsel, uden mulighed for prøveløsladelse.

Ifølge en artikel i Ekstra Bladet, den 30. marts 1990, tog kaptajn Madsen selv ordet under retsmødet, og gentog sin tidligere tilståelse af narkosmuglingen.

Kaptajnen sagde, at han i løbet af de sidste syv måneder havde reflekteret over hvorfor han var gået med til smuglerierne.

- Efter at jeg var blevet medejer af skibet, og et nyt skulle købes, var jeg under økonomisk pres, fortalte Madsen retten og tilføjede, at han allerede sidste år havde besluttet, at september-togtet skulle være det sidste. - *Jeg er ked af, hvad jeg har gjort*, sluttede Madsen.

Den 2. april 1990, blev styrmand Karl Bang Jensen og matros Carsten Pedersen begge idømt 15 år og 8 måneders fængsel for deres deltagelse i kokainsmuglingen med *Nerma*.

De efterfølgende år brugt det danske politi på at efterforske sagen om de danske søfolk, der tidligere havde sejlet med *Nerma*, i den periode hvor smuglerierne skulle have fundet sted. I alt blev 12 danske søfolk tiltalt for deres medvirken til narkosmugling i 1988 og 1989. Af dem der blev dømt ved retten i Nyborg, var maskinmester Bent Nissen. Bent Nissen blev i første omgang fængslet i Miami, da *Nerma* blev opbragt i 1989. Han var også en, af de fire søfolk der blev frikendt ved retten i Miami, og løsladt efter 5 måneders fængsel i USA. Dengang bebudede han, at han ville anlægge erstatningssag mod den amerikanske stat på 26 mill. Kr. Bent Nissen blev nu i stedet anholdt af det danske politi, som åbenbart havde mere håndgribelige beviser mod ham. Det bevirkede, i stedet for en klækkelig erstatning fra USA, en dom fra retten i Nyborg på 8 års fængsel.

Modsat, da **Nerma** blev opbragt i 1989, var det danske politi meget tilbageholdende med at give pressen indsigt i den danske del af den store sag. Men de resterende anklagede blev, på nær en enkelt, idømt straffe af varierende længder for deres deltagelse i smugleriet.

I slutningen af maj måned 1994, kunne Ekstra Bladet afsløre, at gåden om bagmanden bag Nerma-smuglerierne var afsløret. Det skulle, ifølge avisen, være en Colombiansk bedstemor, bosiddende i Schweiz. Kvinden var i tolden i Geneve, blevet taget i færd med at slæbe af sted med 412 millioner kroner i dollarsedler. Af artiklen fremgik det, at den 52 årige dame levede det søde liv, i den schweiziske velhaver-ghetto i Geneve. Også en vicedirektør i SBG (Schweizerischen Bank Gesellschaft) blev fængslet som medvider til narko-eventyret. Selvom han i retten fortalte, at han bestemt ingen mistanke havde, da den mørkøjede skønhed fra Colombia slæbte kufferter med millioner af dollars ind på hans kontor, for at sætte dem i ynglepleje. Vicedirektøren hævdede, at han kun gjorde hvad hans klient forlangte, og fik på to år en enkelt sending på 400 millioner kr. til at formere sig til knap en milliard.

Nu var det ikke kun den sydamerikanske donna, som havde penge anbragt i Schweizisk bank. Også Nermas narkodømte kaptajn, Jens Peder Madsen, havde en konti i Schweiz, selv om han havde siddet fængslet i USA, i næsten 11 år.

Ritzaus Bureau kunne den 3. oktober 2000, meddele, at kaptajn Madsen sandsynligvis kunne komme hjem til Danmark, fra sin fængselscelle i USA. Amerikanerne har ikke ville overføre kaptajnen til Danmark, førend et større pengebeløb fra kaptajn Madsens konti i Schweiz er blevet inddraget. Ifølge vicepolitimester Hans Henrik Borg fra Nyborg politi, forbereder amerikanerne en retssag, hvor beløbet – 2,2 mio. D-mark (ca. 8,4 mio. kr.) – skal konfiskeres.

De mange penge menes at stamme fra andre og velgennemførte narkotogter med skibet Nerma. Og pengene skal konfiskeres til fordel for den amerikanske stat.

- *Jeg venter, at han kan komme hjem om nogle måneder – måske først hen mod nytår*, oplyser vicepolitimesteren fra Nyborg politi til Ritzau.

Der skulle dog gå endnu godt et par år, inden det lykkedes at få kaptajn Madsen hjem til Danmark.

Men, den 15. april 2003, kunne Ritzau meddele følgende:

Sømanden Jens Peder Madsen blev i eftermiddag sat på fri fod efter et kortvarigt retsmøde i Odense. I morges landede han i lufthavnen i Kastrup efter at have siddet i fængsel i 13 år i USA.

- Dejligt, sagde den 77-årige mand, da han i retslokalet blev spurgt, hvordan det følte atter at være i Danmark.

Avisen BT, skrev samme dag, følgende:

Danmarks største narkosmugler drømte om et liv i sus og dus, men den 77-årige Nerma-kaptajn kom hjem til folkepension.

Danmarks største narko-skurk, den 77-årige skibskaptajn Jens Peder Madsen, har langtfra fået det liv, han havde satset på. I stedet for et luksusliv med masser af millioner på bankbogen, må han nu leve af en almindelig dansk folkepension.

Men efter 13 år i flere amerikanske fængsler, hvor han bl.a. en overgang måtte rense lokummer, var han alligevel glad og lykkelig, da han i går kom til Danmark og blev sat på fri fod.

- *Det er dejligt at være i Danmark. Solen skinner, og jeg har da min folkepension og lidt opsparing at leve af* -, sagde han i forbindelse med frifindelsen i går, som ved en formalitet fandt sted i retten i Odense.

I 1989 blev han afsløret af det amerikanske toldvæsen, da han og hans folk læssede sække med kilovis af kokain fra sin coaster "Nerma" ned i speedbåde ved Florida.

Det viste sig senere, at han havde deltaget i fem kokain-smuglinger med "Nerma", og i alt blev han i USA idømt 21 års fængsel for at have smuglet 1,3 ton kokain.

Jens Peder Madsen har længe ønsket at komme hjem til Danmark, men først da han gik med til, at myndighederne kunne beslaglægge ni millioner på hans bankbog i Schweiz, kom der skred i sagerne.

Ni millioner til det søde liv havde "Nerma"-kaptajnen stukket til side fra narkosmuglerierne. Smuglerierne var bl.a. foretaget for den colombianske narkobaron Escobar. Danmark får nu tre millioner kr. fra bankkontoen, ligesom både USA og Schweiz også får hver tre millioner.

Jens Peder Madsen indgik i sin tid en aftale med de amerikanske myndigheder om at samarbejde om alt det, han vidste om narko-smuglerierne til USA. Det bevirkede, at op imod en snes danske sømænd har fået forskellige former for domme efter de omfattende narko-smuglerier.

Jens Peder Madsen har flere gange i fængslet givet udtryk for, at han bitterligt har fortrudt sine smuglerier, og ikke mange havde drømt om, at den tidligere så velanskrevne krydstogt-kaptajn for DFDS i Middelhavet kunne komme ud på skråplanet. I retten i Odense viste det sig da også, at hans straffeattest var helt blank, før han begik narkosmuglerierne.

Hermed slutter denne beretning. Jeg kan kun tage stor afstand fra alt, hvad der har med narko-smugling at gøre. Om forløbet af denne sag er retfærdig, vil jeg undlade at tage stilling til. Jeg kan kun konstatere, at penge har en uhyggelig magt over mennesker. For det kan vel kun være penge, der får normalt tænkende mennesker til at deltage i noget, som denne sag beskriver.

Arktis Queen - 1989/90

Det var igen blevet tid hvor jeg skulle på søen. Jeg skulle mønstre som styrmand ombord i skibet **Arktis Queen**. Jeg rejste hjemmefra den 18. december 1989. Forinden havde jeg været på rederiet og fået en god briefing. Der var jo sket en hel del, siden jeg sidst sejlede med **Arktis Pearl**, et par år tidligere. Bl.a. var den danske dæksbesætning blevet udskiftet med filippinske søfolk, det samme var kokken. Dette grundede indførelsen af Dansk International Skibsregister (DIS). Det var første gang, jeg skulle sejle sammen med filippinsk besætning. Jeg havde dog tidligere sejlet med blandet besætning. Det havde hovedsageligt været spanske søfolk. Men der var meget nyt at tage hånd om, både med besætningen og skibet.

Skibet var helt nyt, havde kun sejlet i 4 måneder, så også her var der nok at tage fat på. Jeg rejste til Al Jubail i Saudi Arabien og mønstrede. Skibet kom fra Tasmanien med en last ferri mangan. Efter udlosning i Al Jubail, afgik vi til Khawr Fakkan i Omanbugten, for bunkring. Vi var endnu ikke sluttet for en ny last. Efter afslutningen af krigen mellem Iran og Irak, var der igen normale sejladsforhold i den Persiske bugt.

Vi fik bunkret og provianteret i Khawr Fakkan, og gik derefter til ankers på reden ved Fujairah for at holde julen i fred og ro. Det blev en behagelig jul, med ca. 27 graders varme, og helt stille vejr. Det var rart at have nogle stille dage til at få overblik over skibet.



Arktis Queen, der var bygget på Ringkøbing Skibsværft, var på 1599 brt. og 2650 tdw. Et rigtig godt skib, som jeg blev meget glad for at arbejde med. Der blev også tid til at lære besætningen at kende. Der var dansk skipper, jeg selv som styrmand, dansk maskinchef og 1. mester. Resten af besætningen var filippinere, kok og 4 dæksfolk.

Det var flinke mennesker, og vi fandt hurtig en daglig rytme. Det tog selvfølgelig lidt tid, at vænne sig til at arbejde sammen med filippinerne, som har en lidt anden mentalitet, end europærer. Men det gik helt uden problemer.

Den 27. december fik vi ordre om at gå til Dubai, for at laste til Dammann og Kuwait. Vel ankommet til Dubai, begyndte vi lastningen af stykgods og containere. Vi havde dog noget besvær med vores lugearrangement. Den hydrauliske pumpe, til at sænke lugerne med, gik i stykker, og vi havde ikke mulighed for selv at reparere den. Det forsinkede os lidt, og en lokal helligdag kom også imellem. Så vi blev først færdig nytårsaftensdag. Da vi skulle have lugepumperne på værksted, blev afsejlingen udsat til nytårsmorgen. Det lykkedes ikke at få repareret lugepumperne, dog fik vi en til at virke. Vi fik bestilt reservedele til pumperne, og måtte så improvisere, indtil vi igen fik alle pumper til at virke. Det blev til en stille og rolig nytårsaften i Dubai, hvorefter vi sejlede tidligt nytårsmorgen.

Et døgn efter ankom vi til Damman hvor vi lossede, og sejlede videre til Kuwait, hvor vi også straks begyndte losningen af resten af lasten. Her fik vi igen en fridag ind imellem. Efter udlosning afgik vi til Muscat, for at laste boreudstyr tilbage til Kuwait igen. Den 14. januar, var vi igen udlosset i Kuwait, og afgik mod Hormuz Strædet for ordre og økonomifart.

Efter passage af Hormuz Strædet, var der stadig ingen ny ordre. Vi gik mod Fujairah ankerplads for der at afvente. Vi kunne dog ikke få tilladelse til at ankre, men gik et stykke til søs for at drive. Vejret var fint, og der var ingen vind.

Efter et døgn driveri, fik vi ordre til at gå til Singapore for at laste til Vietnam. Vi skulle laste den 1st. februar, så vi havde god tid. Vi havde NØ monsunen med hele vejen, med en konstant vind mellem 3 – 5. Selv om det gav lidt slingerage, så var det en behagelig sejlads. Efter nogle dage fik vi besked på at lasten først var klar til den 2. februar. Farten blev sat lidt ned, og vi nød sejladsen. Fiskelinerne blev rigget til, men fiskelykken stod os ikke bi, og der blev ingen fangst på denne tur.

Der blev nu rigelig tid til, at få lært besætningen bedre at kende. Da det var nyt for mig, at sejle sammen med filippinske søfolk, var det godt med lidt tid til at sætte sig ordentligt ind i deres måde at arbejde på. Det gik nu helt gnidningsløst, og uden problemer. De filippinske skibskammerater var både flinke, og lette at samarbejde med. Jeg havde ellers hørt en del negativt fra kollegaer, som ikke var helt tilfredse med at sejle sammen med dem. At det var anderledes, end at arbejde sammen med danske søfolk, var selvfølgelig korrekt. Men hvis man gad sætte sig lidt ind i den kulturelle forskel, og ikke så ned på de filippinske søfolk, så var man allerede godt hjulpet. Det krævede selvfølgelig en hel del, at skulle acceptere den markante udskiftning, der var sket på ret kort tid. Desværre var det min erfaring, at en hel del af mine kollegaer havde meget svært ved at klare denne udskiftning. Det gav sig udslag i nogle uheldige situationer, hvor man på det nærmeste gav filippinerne skylden for udskiftningen, og derfor lod sin harme gå ud over dem.

Det var efter min mening helt forkert. Filippinerne var ikke skyld i den disede atmosfære, dansk skibsfart sejlede rundt i. Det havde vi danske søfolk kun vores redere, og den redervenlige regering som oprettede Dansk Internationale Skibsregister, at takke for. Derfor syntes jeg, det var helt forkert at rette sin harme mod de filippinske søfolk. At en, efter min mening, tåbelig regering åbenbart syntes det var bedre at give rederne mulighed for at mønstre underbetalte udenlandske søfolk, end landets egne, kan man vel næppe heller bebrejde de filippinske søfolk. Selv om vi danske søfolk her ombord, også var af forskellige meninger om vores filippinske kollegaer, så gik dagligdagen nu uden de store problemer.

Kl. 0700 den 2. februar 1990 ankrede vi på Western Qorantine anch. i Singapore. Efter indklarering, forhalede vi til inderreden for bunkring. Der blev skiftet skipper, og næste morgen gik vi langs kaj for at laste. Lasten bestod af 1600 tons forskelligt boreudstyr, samt cement og cilica til boreindustrien.

Efter afgang fra Singapore fik vi igen føling med NØ monsunen, men nu var den ikke så behagelig mere. Vinden var tiltaget til 5 – 7, og vi måtte reducere farten lidt, på grund af svær sø. Først da vi kom op i Tonkin bugten, kunne vi igen sejle med fuld fart.

Vi ankrede ved Haiphong, og afventede lods. Da lodsens var ombord, sejlede vi et stykke op af floden, for igen at ankre. Vi skulle afvente højvande næste morgen, inden vi kunne komme det sidste stykke til Pha Rung, hvor vi skulle losse.

Losningen gik fint, og forholdsvis hurtigt. Efter 2 døgn var skibet udlosset. Udover havnearbejderne, var der ikke mange mennesker ombord. Men langs skibssiden var der hele tiden en større forsamling af små sampaer. Her blev alverdens varer budt til salg. Der var alt mellem himmel og jord. Fra spiritus, cigaretter, til levende dyr og grøntsager m.m. Et par unge piger prøvede også at komme ombord. De ville vaske tøj, og kunne også tilbyde andre tjenester, som ikke lige havde noget med vasketøj at gøre. Vi gav dem dog ikke tilladelse til at komme ombord, og det var sikkert godt nok.

Da vi skulle sejle opstod der nogle misforståelser, så lodsens kom ikke til aftalte tid. Der var åbenbart ikke helt enighed om hvem der skulle arrangere den del af sagen. Vi blev nu et døgn forsinket, men kom så endelig af sted. Vi skulle tilbage til Singapore, og laste nok en last til Vietnam. Tilbage i Singapore ankrede vi på Eastern anch. Der var en del uoverensstemmelser mellem rederi og charter, så vi fik ordre til at afvente situationen.

Der var åbenbart nogle problemer med betalingen af charterhyren. Vi fik ordre til at blive liggende, og efter nogle dage fik vi oplyst, at videre sejlads for charteren var canslet. Vi skulle forsat afvente, og det blev til i alt 17 dage til ankers på spot.

Vi brugte tiden til at overhale vores lossegrej. Der blev også tid til vi kunne komme lidt i land. Singapore er jo en dejlig spændende by at gå i land i. Vi delte os i to hold, således der altid var folk ombord, hvis der skulle forhales eller lignende.

Jeg havde fået noget irriterende eksem på arme og ben. Det var jeg til lægen med, og fik taget nogle blodprøver. Jeg fik også noget salve at smøre med, og det hjalp. Efter nogle besøg hos lægen var problemet overstået, og blodprøverne viste ikke noget usædvanligt.

Til slut blev der indgået et nyt charterparti. Vi skulle sejle feederfart mellem Singapore, og Brunei på Borneo. Den fart blev vi i resten af min periode på **Arktis Queen** i denne omgang.

Brunei er et Sultanat, beliggende på den nordvestlige del af Borneo. Efter sigende, skal sultanen i Brunei, være en af de rigeste mænd i verden. Det så man nu ikke, når man færdes blandt befolkningen. Selv om det ikke virkede som om de var fattige, så gav byen heller ikke indtryk af nogen større velstand. Befolkningen virkede glade og imødekommende, men der var ikke just tegn på decideret rigdom.

Jeg havde mulighed for at komme i land et par gange, i den tid vi sejlede på Brunei. En gang, var jeg gået en tur i byen for at blive klippet. Jeg fandt også en barber. Jeg tror, jeg uden overdrivelse, kan sige. Det blev et af de længste besøg hos en barber, jeg har været udsat for. Barbershoppen var ret primitivt indrettet, men var åbenbart samlingspunkt for mange af byens borgere. Jeg blev ikke rigtig forstået i første omgang, men hurtig kom der en mand til, som kunne tale lidt engelsk. Jeg fik forklaret mit ærinde, og barberen fik nøje instrukser fra den engelsktalende mand. Dog var det ikke min tur lige med det samme. Men jeg blev nu placeret i en behagelig stol, og så skal jeg ellers love for, der kom gang i palaveren. Min nye engelsktalende ven, havde virkelig travlt med at fortælle de andre kunder, hvad jeg var for en starut. Jeg morede mig kosteligt over denne opmærksomhed, men var dog lidt bekymret for den gode barbers arbejde. For han deltog ivrigt i palaveren, og som alle de andre, blev al tale fulgt af en voldsom fægten med arme og hænder. Det så ret faretruende ud, men var åbenbart helt normalt. For kunden, som befandt sig i barberstolen, brugte også en masse fagter når han talte. Efterhånden blev det min tur, og jeg var nu ikke helt

stolt af, at skulle lægge hoved til den fægtende barbers saks. Men det gik nu uden uheld, og jeg gik derfra med et godt indtryk af en glad og imødekommen lokalbefolkning. Til gengæld nåede jeg ikke videre på min frieftermiddag. Besøget hos barberen havde taget lang tid, men det var nu nok værd at ofre en frieftermiddag på.

Feedersejlad, som det vi lavede her på disse ture mellem Singapore og Brunei, kunne godt være ret hårdt. Der blev ikke meget tid til at slappe af i. Der var kun 2½ døgn sejlad mellem havnene, og der var meget arbejde, især med losningen på Brunei. Godset bestod af blandet stykgods, og en hel del containere. Losse/lasteoperationen i Singapore tog ikke mange timer. Så her var opholdet meget kortvarigt. I Brunei gik det lidt mere humant til. Her arbejdede vi som regel ikke om natten. Til gengæld brugte vi skibets eget lossegrej til hele operationen. Så her var der meget arbejde med at holde det kørende hele tiden.

Det blev i alt til 6 rundture på Singapore – Brunei for mit vedkommende, inden jeg skulle afløses for ferie. Jeg afmønstrede den 20. april i Singapore.

Hjemme igen, var det tid til at fundere lidt over tilværelsen i al almindelighed, og dansk skibsfart i særdeleshed. Efter en periode med filippinske søfolk, nogle få danske, og et helt nyt skib, var det ligesom tid til at se på, hvad man kunne forvente af fremtiden.

Der skete mange nye tiltag inden for Dansk skibsfart i det forgangne årti. Og forventningerne til 1990'erne var ikke mindre. Der taltes om en global mangel på navigatører i fremtiden, hvis ikke der blev gjort noget alvorligt ved, den manglende tilgang til den del af søfartserhvervet. At der så samtidigt skete mange afskedigelser af danske søfolk, til fordel for billigere udenlandske, og man, som følge deraf, fratog de unge mennesker muligheden for at gennemføre en grunduddannelse, inden en uddannelse på navigationsskolerne, var sgu lidt svært at forstå.

Kontorfællesskabet mellem Danmarks Skibsførerforening og Dansk Skipperforening blev søsat den 1. februar 1990. Da rykkede skipperforeningen ind i nye lokaler i Navigatørernes Hus i Havnegade i København. Der blev stadig arbejdet på en endelig fusion mellem de tre navigatørforeninger, men der var forsat ikke noget endeligt på beddingen.

At sømandslivet havde forandret sig mærkbart de sidste par årtier, var der vist ingen, der kunne være i tvivl om. Udviklingen inden for søfarten på næsten alle områder, var i en markant forandring, og det gik til tider rigtig stærkt. Det kunne godt være lidt stressende, at skulle følge med i. Den tidligere, ret så muntre fætter af en sømand, der kunne slå en skagle i fremmed havn, var der ikke meget tilbage af. Efterhånden som coasterne blev større, og vel næppe kunne kaldes coastere mere, steg kravet om effektivitet også. Det samme gjaldt i havnene, her var liggetiden voldsomt reduceret, og arbejdsgangen tilsvarende effektiviseret.

Der blev talt meget om efteruddannelse, og der var også mange tilbud om kurser af forskellige art. Problemet var bare, at disse kurser var ret kostbare, og økonomisk kompensation til kursisten, ret begrænset. Interessen for at deltage i disse kurser, var absolut tilstede. Og rederne så også gerne at vi uddannede os, de ville bare ikke bidrage med at finansiere omkostningerne. Derfor var der ikke mange, i de mindre rederier, der fik nogen reel efteruddannelse.

Men det kunne også godt klares uden, om end det var noget mere besværligt. Man måtte f.eks., når der kom nye instrumenter ombord, simpelthen selv lære sig brugen af disse. Sådan havde vi i coasterfarten klaret os hidtil, og uden de større problemer.

At, måske ikke alle, havde lige let ved at lære nye tiltag, kan følgende historie sikkert bekræfte. I Ekstra Bladet kunne man den 2. april læse følgende, som jeg citerer ordret:

- En dyrlæge i den sydengelske by Selsey i nærheden af Portsmouth fik sig søndag morgen en slem overraskelse, da freden blev forstyrret af en dansk coaster, som befandt sig midt i hans baghave.

Den danske coaster **Platessa**, som var på vej fra Falmouth i Sydvestengland, til Hook van Holland i Holland, var kommet ud af kurs.

Ved kystbyen Selsey løb Platessa op på stranden, der er ganske smal og består af småsten. Platessa må have haft stor fart på, for den 169 fod store båd forsatte flere meter ind over stranden, brasede gennem en mindre låge og landede langt inde i den forbavsende dyrlæges baghave.

Dyrlægen er kendt som en meget rolig og besindig mand, og politiet i Chichester oplyste, at dyrlægens første spørgsmål til den danske skipper var: - Vil de have kaffe eller te?

Platessa blev søndag middag trukket flot af en redningsbåd fra Portsmouth. Ifølge BBC's lokale station i Sussex skulle den danske skipper efter ankomsten til dyrlægens baghave have udtrykt forbavselse over at være strandet i England. Han var overbevist om, at det var Frankrig, båden var landet så ublidt i -.

Nu kunne man jo spørge sig selv, om det var p.g.a. manglende efteruddannelse, eller der kunne være andre årsager involveret i denne historie!

I de store skibe, var besætningerne blevet kraftig reduceret. For coasternes vedkommende, var dette problem ikke så markant. Her blev skibene bare større, men langt hen af vejen med samme størrelse besætning. Da jeg første gang mønstrede i en coaster som dæksdreng i 1965, var det i en coaster på 299 brt. som lastede ca. 500 tons. Her bestod besætningen af en skipper, en styrmand, og tre unge mennesker. De få skibe af den kategori som stadig sejlede, havde også stadig den samme besætningsstørrelse. Den ændring der var sket, var at skibets lastekapacitet blev øget. Skibene, også de mindre coastere, sejlede i fart på alle have, modsat tidligere, hvor de hovedsageligt var beskæftiget i Nordeuropæisk fart.

De søfartsfaglige uddannelser havde gennemgået en markant udvikling i takt med tidens krav. Kravet tidligere, til en ung mand der ønskede at gå søvejen var, at man havde gennemgået et ophold på en søfartsskole, havde et rimeligt helbred, og en søfartsbog. Så kunne man mønstre ud som f.eks. dæksdreng, og således arbejde sig op gennem systemet.

Kravene med den nye søfartsreform, var skærpet betydeligt. Noget man kun kunne hilse velkommen, da skibet som arbejdsplads blev mere krævende, efterhånden som ny teknik gjorde sit indtog. Selvfølgelig blev tilsvarende større krav også stillet til navigatøruddannelsen og maskinmesteruddannelsen.

Derfor kunne man som sømand kun undre sig over måden, de danske redere forvaltede DIS på. Rederne havde selv været med til at kræve forbedring i uddannelsesniveaue, og rådede nu over søfolk af en høj international standart. Men, man var ikke indstillet på at betale for denne standart.

Rederne truede med at udflage deres skibe til mere "redervenlige" flagstater. Med denne trussel, fik man overbevist de danske politikere om, at der måtte gøres noget politisk, for at de kære

redere skulle forsætte med at have dannebrog på flagspillet. Derfor fik vi i 1988, Dansk International Skibsregister.

Nu skulle man tro, de kære skibsredere ville være tilfredse. De fik nu en kraftig reducere i udgifterne til søfolkenes lønninger, da der kom nettolønninger. Nu måtte de økonomiske beklemte redere da have råd til at betale en anstændig hyre, til deres søfolk. Nu havde staten jo bidraget med at ganske godt økonomisk tilskud til rederens slunkne pengebørse. Og samtidig var der opgang i indtjeningen på fragtmarkedet.

Men som bekendt, skete der i kølvandet på DIS, helt andre ting. De danske søfolk blev udskiftet i en lind strøm, til fordel for billigere udenlandske.

Rent samfundsmæssigt måtte denne udvikling havde virket besynderligt på de fleste fornuftigt tænkende mennesker. Man opbyggede et rigtig godt uddannelsessystem for de maritime uddannelser, et system som ikke var helt billigt for de danske skatteydere. Når søfolkene så var færdige med deres uddannelse, kunne de ikke gøre brug af den, da de danske rederier foretrak billig udenlandsk arbejdskraft i stedet. Så kunne staten nok engang træde til, med udgifter til overførselsindkomst, til de mange arbejdsløse nyuddannede søfolk. Det var selvfølgelig ikke kun de nyuddannede, der blev arbejdsløse. De mange søfolk, der blev fyret fra deres job ombord i skibene, skulle jo også have understøttelse. Så økonomisk blev DIS en ret kostbar løsning for det danske samfund. For de fyrede søfolk, blev det ikke kun et økonomisk tab. For mange, blev det også et personligt tab, at miste sit arbejde på denne måde.

At de danske rederiers anseelse ude i verden, i stor udstrækning skyldes den arbejdsindsats, som danske søfolk gennem mange år havde ydet, så rederne nu stort på. Takken til den danske sømand for denne loyalitet, var sgu da til at få øje på. Et los i røven, og velkommen i de arbejdsløses rækker, og det endda med landets politikers velsignelse.

Redernes begrundelse, for denne massakre på deres danske søfolk var, at danske søfolk var for økonomisk belastende, i forhold til den beskedne indtjening rederier havde. At, der med overgangen til DIS, netop var sket en reduktion i redernes udgifter til lønninger på ca. 25 %, så man stort på. Danske søfolk var for dyre, og dermed basta.

At danske søfolks lønninger, altid havde haltet en hel del bagefter det resterende arbejdsmarkeds lønninger, når man tog de afsavn, og andre ulemper i betragtning, der var ved at sejle til søs, var en realitet. Det seneste årti, havde sømanden så gjort krav på, at få en anstændig løn for sin indsats, og så var fanden løs i laksegade. At sømanden stillede krav, var noget helt uhørt i rederkredse. Jeg læste følgende lille notits i fagbladet Navigatør, i 1989:

- Vi har gjort så meget, med så lidt, i så lang tid, at man nu forventer, at vi kan gøre alt med ingenting -.

Denne lille notits, tror jeg, var skrevet af en meget konfus navigatør, men den sagde rigtig meget om redernes indstilling til deres sejlede medarbejdere.

På trods af disse dystre fremtidsudsigter, havde jeg nu ikke opgivet at sejle til søs. Og det, selv om de kære skibsrederes holdninger, absolut ikke bidrog til at fremmane den helt store optimisme for fremtiden.

Arktis Sirius - 1990

Det blev nu ikke til nogen lang ferie i denne omgang. Den 15. maj ringede rederiet og spurgte, om jeg kunne lave en afløsning med hurtig udrykning. Jeg skulle afløse styrmanden ombord i **Arktis Sirius** som pludselig var blevet syg. Selv om det var midt i min friperiode, sagde jeg ja. Jeg fattede af sted næste dag til Mombasa i Kenya, på Afrikas østkyst. Skibet havde lastet teak logs et stykke længere nede på kysten, og skulle til Mombasa for at bunkre, og her skulle vi så afløse. Da jeg ankom til Mombasa, viste det sig at skibet var forsinket på grund af dårligt vejr. Jeg fik et par stille dage på hotel i Mombasa.

Da skibet ankom, fik jeg lavet en hurtig overlevering med min syge kollega. Skibet var søsterskib til **Arktis Queen**, som jeg sejlede med sidste periode, så jeg kendte godt skibets indretning selv om jeg aldrig havde været ombord i det. Skipperen kendte jeg også fra **Arktis Queen**, så der var ingen problemer i at lave en hurtig overlevering.

Så snart vi havde bunkret afsejlede vi fra Mombasa. Lasten skulle til Mangalore på westkysten af Indien. Turen over det Indiske ocean gik fint. Vi havde vestlige vinde det meste af tiden, og klarede turen på 8½ døgn. Da vi havde en stor dækslast af logs var der ikke så meget arbejde der kunne laves på dækket. Matroserne overhalede vores reservelosesgrej i stedet. Og selv om det var et varmt job at arbejde i storesrummet, temperaturen var på 30 – 35 grader, så generede det ikke vores filippinske matroser. De var vant til varmen.

Det tog 6 døgn at losse i Mangalore. Vi lossede fra kl. 8 om morgenen til midnat. Så det gik ikke for stærkt bl.a. på grund af regn. Lige efter vi ankom, satte det ind med meget kraftig monsunregn. Og der gik ikke lang tid før hele havnen var et stort mudderhul.

Den 3. juni, pinsedag, var vi udlosset og kunne sejle fra Mangalore i ballast til Singapore. Det var rart at komme væk fra dette mudderbad. Bortset fra den megen regn havde vi en rimelig tur til Singapore, selv om der var ret svær dønning og vi slingrede en hel del med det tomme skib. Temperaturen lå på ca. 30 grader, og virkede ret trykkende med den fugtige luft. Da vi nåede Malacca strædet aftog monsunregnen, og det klarede op. Så der var fint vejr resten af turen.

Den 10. juni ankom vi til Singapore og begyndte straks at laste. Vi lastede døgnet rundt, og 12. juni, tidligt om morgenen, var vi tillastet 949 tons stykgods, heraf 73 stk. 20' containere. Der var imidlertid et problem med et af skibets certifikater. Derfor skulle vi gå til ankers, da vi ikke kunne blive uklareret før problemet var løst. Det blev det næste morgen og vi kunne afgå til næste havn, som var Rangoon, som nu hedder Yangon, i Burma, som nu hedder Myanmar.

Rejsen til Rangoon gennem Malaccastrædet og Andaman Sea gik uden problemer. Vi havde fint vejr, og kun lidt dønning på tværs det sidste døgn.

Losningen, og senere lastningen i Rangoon, skulle blive en langvarig affære. I Burma var monsunregnen stadig på sit højeste. Vandet stod ned i stride strømme, og genere arbejdet meget. Det gav også store problemer med transport til, og fra havnen. Og ikke mindst var det hårdt for dæksbesætningen. De kørte luger af og på i en uendelighed, og var godt trætte af det.

Selve losningen/lastningen tog 10 dage. Så var vi tillastet med 1193 tons blandet stykgods. Men problemerne var ikke overstået med det. Nu var der problemer med pengeoverførsel fra charteren i Singapore til betaling af havneudgifter. Derfor blev vi beordret ud på floden til ankers.

Her på floden var der meget dårlig holdebund for ankeret. Vi flyttede flere gange inden vi endelig fik ordentligt fat med ankeret. Maskinen blev holdt standby hele tiden, da der også var meget kraftig strøm, og tæt trafik.

Som om det ikke var nok, så var der også meget aktivitet af tyvebander, især om natten vrimlede det med småbåde omkring skibene der lå til ankers.

Alle mand var mere eller mindre på stikkerne. Vi havde hele tiden folk på dækket til at afværge tyveknægte. Det var ikke til at afgøre om bådene var fiskere, eller de havde andre hensigter. Vi var nu heldige ikke at få nogen tyveknægte ombord. Men et par gange var der optræk til at der var nogen der prøvede at komme ombord. Det blev dog hver gang afværget af folkene på dækket. Men det var meget trættende at være så koncentreret hele tiden.

Vi var alle rigtig glade da vi kunne sejle derfra efter 2 nervepirrende døgn til ankers. Der blev ikke arbejdet meget på rejsen tilbage til Singapore. Folkene trængte virkelig til at få slappet af.

I Singapore gik man i gang med losningen straks skibet var langs kaj og indklareret. Så snart det kunne lade sig gøre, begyndte man at laste næste last samtidig med vi lossede. Vi skulle igen laste til Rangoon, og igen forskelligt stykgods. Efter et døgn arbejde blev lastningen indstillet. Vi skulle til ankers for at afvente yderlig last.

I Singapore går ekspeditionen af skibene meget hurtigt. Her er ikke tid til nogen svigt i planlægningen, med så mange skibe der anløber. Hvis der er forsinkelse med noget gods, bliver skibet straks beordret fra kajen og til ankers. Vi fik et døgn til ankers inden vi igen gik til kaj for at laste færdig. Det var rart med et lille pusterum.

Gennem Malacca strædet havde vi en frisk vestlig vind, styrke 5-6, med svær dønning. Dønningen blev værre da vi kom ud i Andaman Sea. Her blev vi om aftenen, den 10. juli ramt af en svær sø, og skibet krængede voldsomt til styrbord og fik derved styrbord slagside på ca. 5 grader. Skibet blev lagt op mod søen, og jeg gik i lasten sammen med 2 mand for at finde ud af hvad der var sket.

Vi havde et parti Palmolie i tønder, stuvet i 1 lasten. Det viste sig at nogle af disse tønder var kollapsede, og de resterende tønder forskubbet sig til styrbord side af lastrummet. P.g.a. den omkringstående last af stykgods, var det ikke muligt at komme til tønderne og få dem ordentligt sikret. Vi kunne dog se en del tønder der var slået i stykker. Derfor besluttede vi at ligge skibet med konstant slagside til styrbord, ved at fylde en ballasttank. Derved kunne vi undgå at tønderne ville skride yderlig.

Vi kom til flodmundingen ved Rangoon næste dags eftermiddag. Her fik vi besked på at ankre, da vores kajplads ikke var ledig. Det blev til 2 dage for anker, inden vi kunne komme op af floden og langs kaj. Vi forsøgte igen at komme ned til de beskadigede tønder, men opgav det da vi ikke kunne flytte noget af det andet gods.

Det blev igen en meget langsommelig losning med mange stop, ikke mindst p.g.a. den voldsomme monsunregn. Den var absolut ikke aftaget siden vi var her sidst.

Efter et par dage nåede vi ned til de beskadigede olietønder. Der var en del tønder, der var helt smadrede, og andre lækkede "bare". Men det var et kedeligt syn, der mødte os. Olien havde opløst malingen på mellemdæksponterne, og alt var en meget klistret affære. I underrummet var der også tønder. De havde nu ikke flyttet sig, eller lækket. Men de var også klistret ind i den blanding af olie og maling fra mellemdækket. Havnearbejderne var ikke meget for at gå i gang med

at losse de klistrede tønder. Men der var ikke andet at gøre, end at få det overstået. Så kunne matroserne komme i gang med at rense op.

Endeligt, efter en uges losning, var skibet udlosset. Vi skulle laste ris i sække tilbage til Singapore. det var ikke lige den bedste last og skulle laste, som vores lastrum så ud. Men der var ikke andet at gøre, end at gå i krig med at få lasten gjort ren. Vi havde haft en repræsentant fra skibets forsikringsselskab ombord for at besigtige skaden. Vi blev enige om at forsøge at gøre lasten ren, så godt vi kunne. Derefter kunne vi tage stilling til hvad der videre skulle ske.

Vi forhalede ca. 5 sm. op af floden til lastekajen. Her havde vi fået lov at ligge mens vi prøvede at få lasten gjort ren. kajen vi skulle laste ved hed Umbrella Point. Vejret taget i betragtning, kan man vel sige at være et meget passende navn.

De næste tre døgn arbejdede vi i døgn drift på at få lasten gjort ren. Det var et hårdt arbejde, så hårdt, at skipper og maskinmesteren så sig nødsaget til at drikke sig godt og gammeldags fulde et par dage. Skipperen, som jeg havde sejlet sammen med i starten jeg var ombord på *Arktis Queen*, var ellers ret skikkelig at sejle sammen med. Men han havde en uheldig tildens, at når noget brændte på og gav problemer, så drak han sig fuld. Det gjorde sjældent problemet mindre.

Tidligere var det ret almindeligt ombord i skibene, at man godt kunne drikke sig fuld indimellem. Og når skibet var i havn, var det ret almindeligt at der blev festet igennem. Denne tendens var i stærk aftagende, og det var der flere årsager til. Skibenes liggetid i havn var efterhånden reduceret kraftigt. Der blev arbejdet i døgn drift i havne, så fritiden i havn var efterhånden ret begrænset. Efterhånden var der også så meget papirarbejde i forbindelse med et havneanløb, at man var nød til at være ædru for at kunne bestride det. Og endelig gav besætningens sammensætning, med blandede nationaliteter, ikke anledning til fortidens selskabelige drikkelag. Jeg drak af princip næsten aldrig når jeg var ombord, og det havde jeg det godt med. Jeg syntes, jeg havde taget min tørn, og begået mine dumheder tidligere i livet, så jeg havde absolut ikke noget til gode i den retning.

Jeg havde ikke noget imod at andre tog sig en tår over tørsten, bare det ikke gik ud over det arbejde, der skulle laves. Men jeg kunne godt blive lidt knotten, når der kom en fulderik vadende og skulle gøre sig klog, når han hellere skulle have holdt sig væk. Så jeg bad simpelthen skipperen om at holde sig væk fra dækket, og passe sin brandert. Så skulle jeg nok tage mig af det arbejde der skulle laves. Det faldt selvfølgelig ikke i helt god jord, og skabte en del diskussion. Men vi fandt dog ud af det, uden de helt store genvordigheder.

Heldigvis var der ingen problemer med dæksbesætningen. Vi gik i gang med højtryksspuler og fik hjælp fra et gæng arbejdere fra land. Det blev en drøj omgang, men efterhånden fik vi den klistrede substans af olie og maling fjernet. Men trægarneringen i lastrummets bund, kunne vi ikke gøre noget ved. Lige meget hvor mange gange vi spulede her, blev olie ved med at trænge op fra træet. Det ville krævede, at hele garneringen blev taget op og afrenset. Og det var ikke muligt i Rangoon.

I samråd med afskiberens surveyor, blev der besluttet følgende. Der blev lagt et tæt lag strøer af træ over hele garneringen. Ovenpå 2 lag kraftig plastfolie, og til slut blev det hele dækket med sivmætter. Så håbede vi at det kunne holde olie fra at trænge op i sækkene med ris.

Lastningen blev ligeså langsommelig, som losningen. Monsunregnen drillede os forsat. Så det blev et uendeligt åben/lukke luger mellem bygerne. Stedet levede helt op til sit navn. Og det gjorde ikke opholdet mere attraktivt, at vi lå midt i junglen omgivet af en sand plage af myg og fluer.

Endelig, den 28. juli, kunne vi se en ende på det. Vi var tillastet med 1000 tons ris i sække, samt en container fra den amerikanske ambassade. Det var en stor lettelse for alle, da vi kunne sejle fra Umbrella Point, og sætte kursen mod Singapore.

Der var arrangeret afløsning for skipperen og jeg selv, når vi kom til Singapore. Så havde jeg også været ombord 2½ måned, og kunne rejse hjem og forsætte min afbrudte ferie.

Ved ankomsten til Singapore, ankrede vi på reden og skulle i første omgang losse til pramme. Vi havde fået besked fra rederiet, at vores afløserne ville ankomme to dage senere. De to første dage lossede vi til pramme. Derefter kom vi langs kaj om morgenen den 3. august, og fortsatte losningen. Samme dag kom afløserne, og vi fik god tid til at lave overlevering. Derefter var der afgang fra Singapore lufthavn, sent om aftenen. Jeg syntes nu også, jeg trængte til en god lang ferie ovenpå denne tur.

Den 2. august 1990, invaderede Irak, Kuwait. Tidlig om morgenen kom irakiske bombefly buldrende, og samtidig en stor styrke af kampvogne, samt mange tusinde soldater. I løbet af få timer, var alle vigtige poster i Kuwait besat af de irakiske invasionsstyrker. Selv om det kuwaitiske militær ydede modstand, havde det ikke en chance mod den invasionsstyrke, de stod over for. Kuwait, som er på størrelse med Sjælland, havde en hær på ca. 20.000 mand. Invasionsstyrken mentes at være op mod 100.000 mand. Irak rådede over en stående hær på en million soldater, som var veltrænede efter mange års krig mod Iran, og rådede over en imponerende mængde avanceret krigsmateriel, importeret fra både øst og vest.

Saddam Husseins begrundelse for denne invasion var, at Kuwait under krigen mellem Irak og Iran ulovligt havde pumpet olie op fra et iransk-kuwaitisk oliefelt, og solgt olien med stor fortjeneste. Den kuwaitiske regering havde også vægret sig ved, at efterkomme et irakisk ønske om begrænsning af den samlede arabiske olieproduktion.

Kuwait's statsleder, sheik Jaber al-Ahmed al-Sabah, der nåede at flygte til Saudi-Arabien, blev erklæret afsat, og en irakisk-venlig marionet-regering blev indsat.

Politiske ledere verden over, protesterede selvfølgelig voldsomt over for denne invasion, som var et klart brud mod en af FN-samarbejdets hovedregler. En regel om, at en FN-nation ikke måtte invadere en anden. Iraks ambassadør i Washington, kaldte invasionen for "et internt anliggende", og afviste enhver udenlandsk indblanding i konflikten.

Jeg blev noget chokeret over denne nye konflikt i persergolfen. Hvis den udviklede sig, kunne den nemt få betydning for hele verdensfreden, og dermed også for dansk skibsfart. Det var jo ikke mere end knap 8 måneder siden, jeg selv havde været i Kuwait flere gange med skibet **Arktis Queen**. Og rederiet havde løbende en del sejlads på golfen.

Selvfølgelig fulgte jeg dagligt mediernes dækning af konflikten. Allerede dagen efter invasionen, kunne man i aviserne læse, at prisen på olie var steget som følge af konflikten. Også bankverdenen

kunne mærke effekten af konflikten. Dollarkursen tog nogle uforudsete hop i løbet af dagen, og bankernes salg af dollars lå en pæn del over det normale.

Den amerikanske regering gik øjeblikkeligt i forhøjet beredskab. De irakiske troppebevægelser blev nøje fulgt af amerikanske satellit-kameraer. USA var på vagt. Frygten for, at irakerne skulle forsætte deres fremmarch, og finde på at invadere Saudi-Arabien, var en stor trussel. Det forlød, at irakiske tropper var rykket ind i en såkaldt "neutral zone", som er et olierigt område, som Kuwait og Saudi-Arabien har i fællesskab.

Skulle de irakiske tropper krydse grænsen til Saudi-Arabien, havde USA og NATO truet med militær indgreb. Politiske iagttagere mente ikke, at USA havde andre valg. Saudi-Arabien var den største mellemøstlige leverandør af oli til USA. De to lande havde gennem årene knyttet nære økonomiske bånd, og USA havde blandt andet forsynet Saudi-Arabien med avanceret militærudstyr.

Saddam Hussein meddelte samtidigt, at Irak ville starte en tilbagetrækning af sine tropper, såfremt der kunne opretholdes ro og orden i Kuwait. Den irakiske præsident havde dog på forhånd udelukket enhver mulighed for, at Kuwaits statsleder kunne vende tilbage til magten. Man ville i stedet beholde den indsatte marionetregering, samt oprette en regeringsvenlig "folkehær", til beskyttelse af det nye styres interesser.

Noget kunne tyde på, at USA havde vidst, at der var noget i gære i regionen. I to uger før invasionen, havde der været en faretruende udvikling mellem de to mellemøstlige oliestater. Irak ville have Kuwait til at være med til at hæve olieprisen, noget Kuwait åbenbart ikke havde været villig til. Selv om Kuwait måtte anses for at være tæt allieret med USA, kom den dramatiske udvikling, som endte med Iraks besættelse af Kuwait, åbenbart helt bag på USA's efterretningsvæsen.

Men den væsentligste grund til, at USA ikke straks kom sin allierede til undsætning var, at USA var militært underlegen i området. I området omkring golfen, havde USA ingen større enheder, som umiddelbart kunne hjælpe Kuwait. Nærmest var hangarskibet "USS Independence", og dets seks skibs store kampgruppe. De befandt sig i Det Indiske Ocean. Desuden havde USA flådeenheder stationeret i Middelhavet. USA var derfor afhængigt af hjælp fra de arabiske lande, hvis Kuwait skulle undsættes.

Den 4. august, enedes man i EF om et stop for import af irakisk olie, og et forbud mod eksport af våben til Irak. Det skulle ske for at straffe Irak for landets invasion af Kuwait, og træde i kraft øjeblikkeligt. En EF-olieboycot kunne være et alvorligt stød mod Irak, som sidste år eksporterede mere end 30 millioner ton olie til de 12 europæiske lande.

Derfor blev der ført intense forhandlinger med især Saudi-Arabien. Saudi-Arabien var, trods faren for at de også kunne blive invaderet af irakerne, temmelige passive i deres holdning. Og skulle en boykot af iransk olie, som var altafgørende for Iraks økonomi, virkelig gøres effektivt, krævede det, at både Saudi-Arabien og Tyrkiet var med i denne boykot. Størstedelen af Iraks olieeksport foregik gennem rørledninger, der gik til havnebyer i netop de to lande.

Men NATO-landet Tyrkiet havde sagt nej, og holdningen i Saudi-Arabien var tilsyneladende den samme. Begge lande frygtede for, at kunne blive de næste ofre for Saddam Husseins brutalitet, og vovede derfor ikke at klart ud og gå med i kampen for at stoppe diktatoren.

Under alle omstændigheder gjorde USA klar til krig. Og alle kræfter blev sat ind på at overtale Saudi-Arabiens kong Fahd, til at give USA tilladelse til at bruge landets luftbaser til amerikanske krigsfly.

Den 6. august, satte 5 krigsskibe med 2.100 amerikanske elitesoldater, kursen mod Middelhavet fra USA. Undervejs ville konvojen yderlig blive suppleret med hangarskibet "USS Saratoga" og dets kampgruppe på 10 andre skibe. I løbet af en uge ville der i alt være 49 amerikanske krigsskibe samlet i Middelhavet og ved Den Persiske Golf. Bl.a. 3 hangarskibe, "USS Independence" i det Indiske Ocean tæt ved golfen. "USS Eisenhower" og "USS Saratoga" i Middelhavet. Hvert af disse hangarskibe medførte 80 kampfly, som kunne foretage direkte luftangreb på f.eks. Iraks hovedstad Bagdad. Også fra flybaser i Tyrkiet forventede USA at kunne indsætte bombefly.

Det tog nu ikke lang tid for USA, at få overbevist Saudi-Arabien om nødvendigheden af at stå sammen mod Saddam Hussein. Selv om den arabiske verden var dybt splittet i holdningen til USA og vestens indblanding, valgte Saudi-Arabien og Egypten at kæmpe sammen med USA, mod deres arabiske brødre i Irak. Selv om de to lande, med deres holdning, havde stor risiko for at skabe yderlig konflikt i den arabiske verden.

Den 8. august, landsatte USA 4.000 faldskærmssoldater, og adskillige hundrede kampfly i Saudi-Arabien. Det var første gang nogensinde, at Saudi-Arabien havde tilladt amerikanske tropper i landet. Samtidig var både sovjetiske, franske og engelske krigsskibe på vej mod mellemøsten for at kæmpe sammen med amerikanerne mod den iranske diktator.

Også Danmark blev berørt af situationen i mellemøsten. Ikke kun steg oliepriserne, og der var opræk til hamstringer af olie. Mange danske statsborgere var strandet i Kuwait og Irak, uden mulighed for at forlade landene. Den 9. august, lukkede Irak sine grænser totalt. Ingen vesterlændinge fik derefter lov til at forlade landene. Da irakerne nu betragtede Kuwait som en del af deres eget land, så om udlændinge befandt sig i det ene, eller det andet land, var de forhindret i at komme ud.

Den 10. august, meddelte udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen, at Danmark var klar til at sende danske krigsskibe til Den Persiske Golf. Denne udmelding kom efter et møde mellem NATO's udenrigsministre i Bruxelles. NATO-ministrene gav deres fulde og uforbeholdne opbakning til USA's udstationering af tropper Saudi-Arabien. Det blev under mødet understreget, at der ikke ville blive tale om en fælles NATO-aktion til støtte for amerikanerne i mellemøsten. Dette set i lyset af, at NATO som en forsvarsalliance begrænser sig til det europæiske og nordatlantiske område. Til Ekstra Bladet, den 11. august, udtalte udenrigsministeren følgende:

- Jeg er godt klar over, at mange vil studse over for tanken om danske krigsskibe i Golfen. Men hvorfor ikke? Vi har fartøjer omkring Nordkalotten, så hvorfor skulle vi ikke også kunne sejle i Den Persiske Golf? Selvfølgelig kan vi klare det.

Han betonedede dog, at en aktiv dansk flåde-indsats først vil finde sted i forbindelse med indsættelsen af en egentlig FN-styrke i kriseområdet.

- I så fald skal vi være med. Det er vore interesser, der står på spil, og det er vore statsborgeres sikkerhed, der skal værnes om, fastslog udenrigsministeren.

Kun Storbritannien og Frankrig havde allerede sendt styrker til området, mens Holland, Belgien, Italien og Canada overvejede. Desuden havde Tyskland besluttet at sende flådestyrker til Middelhavet, for at erstatte de amerikanske krigsskibe, der skulle sendes til Den Persiske Golf.

En sådan "erstatnings-mission" kunne den danske flåde også hurtigt komme på. Danmark var rede til, sammen med Norge, at overtage de opgaver med at overvåge Nordsøen, som briterne normalt varetog. Uanset om Søværnets indsats ville komme til at foregå i Nordsøen, eller i Den Persiske Golf, meldte flåden sig kampklar. Den danske flådes tre korvetter "Niels Juel", "Peder Tordenskjold" og "Olfert Fischer", kunne hurtigt blive forlagt til et aktionsområde, hvad enten det var Nordsøen, eller Den Persiske Golf.

Men, ikke kun den danske flåde, var en brugbar mulighed. Også den danske handelsflåde ville kunne sættes ind i en eventuel FN-styrke. Det ville være muligt at bruge danske handelsskibe, som forsynings- og serviceskibe, for den egentlige flådestyrke.

Den danske stat har tidligere, i lignende situationer, charteret skibe fra private rederier. Her kan nævnes det vel nok mest kendte eksempel, nemlig skibet "Jutlandia", der under Korea-krigen i 1950'erne blev charteret fra ØK, og brugt som hospitalsskib.

Den næste uge kom til at stå i forberedelsens tegn. Den 16. august, meddelte udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen, efter et hasteindkald møde i Folketingets udenrigspolitiske nævn, at regeringen var villig til at lade skibe i den danske handelsflåde bruge til transport af tropper, fra Egypten til Saudi-Arabien. Denne beslutning blev taget efter en egyptisk henvendelse om hjælp fra bl.a. Danmark, til at få Egyptens del af den arabiske styrke hurtigt frem til Saudi-Arabien. Udenrigsminister udtalte efter mødet, ifølge Ekstra Bladet, følgende:

- Det er klart, der er en risiko forbundet med operationen. Hvis Irak pludselig angriber Saudi-Arabien, vil danske skibe med egyptiske soldater ombord befinde sig i en krigs-zone. Men der er jo tale om, at vi skal bistå i en international indsats, der skal forsvare de principper, også vi ønsker at forsvare, og som også forsvare danske interesser og danske statsborgere, sagde Uffe Ellemann-Jensen.

Han sætter stadig sin lid til, at et samlet FN iværksætter en blokade.

- Der ville være noget ganske flot i en FN-flåde med deltagelse af både USA og Sovjetunionen samt en række andre lande, bl.a. Danmark. Det vil også give os mulighed for at sende et krigsskib derned, sagde udenrigsministeren.

De danske skibsredere var klar til at yde en indsats. Regeringen tog kontakt til relevante rederier, og fik tilslutning til indsatsen. En indsats, som skulle ske hurtigt. Her var ikke tale om en frist på en måned eller et par uger, men om dage.

- Vi har meddelt regeringen, at vi gerne vil medvirke til at finde egnede skibe. Men så længe vi ikke ved, om det er soldater eller krigsmateriel, vi skal transportere, er det umuligt at udpege konkrete fartøjer, siger administrerende direktør i Danmarks Rederiforening, Knud Pontoppidan til Ekstra Bladet.

Udenrigsministerens initiativ fik fuld opbakning i det udenrigspolitiske nævn. Dog pointerede Socialdemokratiets Ole Espersen efter mødet, at det var en helt frivillig sag, om rederne og de enkelte søfolk ville stille sig til rådighed.

- Hvis der er nogen, der ikke vil være med, skal udenrigsministeriet sørge for, at de bliver transporteret hjem, fastslog Ole Espersen overfor Ekstra Bladet.

Her var der virkelig noget at tænke på, som sømand. Skulle man nu til at være aktiv deltager i en krig i golfen? Og hvad ville det betyde for ens fremtid, som sømand. Rederiet Elite Shipping, som jeg arbejdede for, kunne meget vel blive et af de rederier, der kunne komme på tale som aktører i den påtænkte indsats i golfen. Situationen i golfområdet var alvorlig. Og Iraks hersker, Saddam Hussein, havde jo helt tydeligt vist sin aggressive hensigt. Nemlig, at han ville herske egenrådigt over den arabiske olie. Olie, som vesten var total afhængig af. At han samtidig var en tyrannisk, skruppelløs og utilregnelig sadistisk hersker, gjorde ikke situationen mindre kritisk. Derfor forstod jeg godt, at han under alle omstændigheder skulle stoppes. Og selvfølgelig kunne dette ikke ske, uden hjælp fra vesten. Og, da Danmark jo var med i både FN, og NATO, skulle Danmark selvfølgelig også bidrage til denne hjælp.

Men, jeg kunne ikke lade være med at tænke på de danske politikeres tidligere holdning, til dansk skibsfarts sejlads med våben. Man havde indædt, gennem flere år, forsøgt at forbyde danske skibe at sejle med våben. En kamp, som politikerne ganske vist tabte, da det sidst fremsatte forslag, blev forkastet for godt et år siden. Men under denne, til tider lidt komiske, kamp mellem skibsredere og politikere, blev der ikke sparet på krudtet fra visse politikeres side. Da var redere, der sejlede med fuldt lovlige våbenlaste, nogle umoralske, pengegriske sørøvere. En enkelt politiker gik så vidt, at sammenligne dem med uansvarlige værnemagere.

Derfor virkede det lidt tragikomisk på mig, at den selvsamme politiker nu gav sin fulde opbakning, dog med den betingelse, at det skulle være helt frivilligt om redere og søfolk ville stille sig til rådighed. Det må da siges, at være noget af en kovending. På den anden side, syntes jeg også det var på tide, at de danske politikere fik øjne op, og kunne se længere end lige til den hjemlige andegård. Og fik indset, at sejlads med krigsmateriale ikke var en forbrydelse.

Min egen holdning til sejlads med krigsmateriel, var uændret. Hvis det skulle blive aktuelt, at skulle sejle i det krigstruede område i mellemøsten, var jeg indstillet på at gøre det. Jeg ville selvfølgelig ikke gøre det, uden at have sikret mig vished for hvad vi evt. skulle sejle med. Og absolut ikke, uden at blive kompenseret for den risiko, som jeg helt sikker mener der er forbundet med at sejle i et uroligt område, som Golfen. Derfor fulgt jeg nøje med i udviklingen, både i medierne og i de informationer vores søfartsorganisationer kom ud med.

Selv i en så alvorlig situation, som spørgsmålet om sejlads med krigsmateriel var, kunne man ikke finde fælles fodslag mellem søfolkernes organisationer, og redernes samme. Der gik ikke lang tid, fra man var helt enige om, at danske skibe skulle indsættes i trafikken med krigsmateriel, til man var rygende uenige om, der var risiko forbundet med denne form for transport. De samlede organisationer for søfolkene – inklusiv Sømændenes Forbund – krævede klar besked fra Danmarks Rederiforening: Søfolkene skulle have klar besked om hvilke varer der lastet i lastrummet. De skulle kunne nægte at sejle med, hvis skibet skulle til den Persiske Golf, også selv om der evt. kunne blive aktuelt med udbetaling af risikotillæg. Danmarks Rederiforening foregav, at lasterne

bestod af almindelig varer, og der ikke var nogen risiko ved at sejle i Golfen. Denne stupide udmelding fra Danmarks Rederiforening, havde jeg svært ved at forholde mig til.

Selv en uvidende sømand som jeg, var bevist om, at hvis amerikanerne skulle i krig i Golfen, ville de få brug for mere end popkorn og cola. Og jeg havde meget svært ved at tro, at Danmarks Rederiforening kunne opnå en aftale med amerikanerne om, at danske skibe ikke skulle transportere andre produkter, end de omtalte. Der skulle transporteres enorme mængder af decideret krigsmateriel som, tanks, kanoner og ammunition. Og jeg nægtede at tro, at Danmarks Rederiforening var i stand til at få nogen form for garanti for, at disse produkter ikke ville blive lastet på danske skibe, som situationen var.

Et interview i Ekstra Bladet, den 11. september, viste, at det åbenbart var en ret udbredt opfattelse blandt søfartens "slipsedrenge", at sejladsen med krigsmateriel blev opfattet som værende total risikofrit. Forud for denne historie, havde rederiet A. P. Møller, stillet to forsyningskibe gratis til rådighed for amerikanerne. En gestus, den amerikanske udenrigsminister James Baker, havde takket meget varmt for. Han havde samtidig bebrejdet, at alt for få af Vesteuropas allierede tilbød hjælp til de amerikanske tropper. Omtalte interview var med skibsreder Per Henriksen, Mercandia Rederierne, og jeg gengiver det her ordret:

Mercandia-Henriksen: Danske søfolk tøsredrenge

- A. P. Møller er et rigtigt dansk mandfolk med begge ben på jorden og Dannebrog højt hævet. Jeg forstår godt, at han nu har besluttet at sende en flåde gratis af sted til Golfen. Det har vi i Mercandia også besluttet. Men uheldigvis har vi nogle kommanditister at tage hensyn til. Hvis jeg gjorde det samme ville jeg blive betragtet som røv og gulvsand.

Skibsreder Per Henriksen har tilbudt at lade to af sine skibe – henholdsvis Mercandia Duke og Mercandia Senator – sejle forsyninger til de amerikanske tropper i Golfen. Dog ikke gratis.

Hvilke forsyninger drejer det sig om?

- Det ved jeg sgu ikke. Men ifølge vor udenrigsminister finder der ingen krig sted i området. Og derfor forstår jeg heller ikke de danske søfolks afslag på at sejle på ruten. Hvem siger overhovedet, at de skal derned. Vi kan jo for eksempel sejle til Rødehavet. Det har vi gjort i årevis.

Jamen kan du godt forstå, når danske søfolk og fædre til småbørn siger fra?

- Jeg er selv 70 år, og hvis alle danske søfolk er sådan en flok tøsredrenge, tager jeg sgu hellere selv af sted. Jeg har ingen forstand på at arbejde til søs. Men bange er jeg ikke. der findes ingen risiko, fastslår Per Henriksen.

Ekstra Bladet har taget denne snak med skibsreder Per Henriksen, fordi han nægter at betale risiko-tillæg til danske søfolk, der siger ja til at sejle forsyninger til Golfen. Samtidig drejer det sig om to skibe, der ejes af en flok skatte-sky danskere. Og derfor spurgte vi også om, hvorfor han ikke sendte sine selvejede skibe af sted på den farefulde ekspedition?

- Jamen det drejer sig jo om at have rette position, svarer Per Henriksen. Mine egne skibe ligger tilfældigvis i Stillehavet. Måske tjener de to danske skibe ti millioner kroner på denne sejlads, måske taber de samme beløb...

- *Hvem skal så betale?*

- Ja det skal sgu kommanditisterne. De har jo både skatte- og rentefordele af det. Jeg tjener intet. Men jeg står som sagt gerne selv på broen, hvis der bliver mandskabsproblemer. I øvrigt har ca. 30 gamle søfolk meldt sig frivilligt hos mig i dag. De er sgu ikke bange. Det er kun alle dem, der ligger under for fagforeninger, der er skræmt. Selv regner jeg da med at blive 120 år gammel. Så hvorfor skulle de unge ikke også blive det.

- Jeg kender Henrik Berlau og Preben Møller Hansen, slutter Mercandia-bossen. De er stærke, men jeg betaler gerne, hvad de kræver, selvom det nogle gange foregår under pres. Jeg vil gerne ende på en øde ø med Preben. Han er sør'me et mandfolk og holder i øvrigt ord.

- Det samme gør A. P. Møller, hvor jeg selv har aktier og ikke kommer til at tjene en øre på grund af hans generøse tilbud.

- Men hvad gør det, hvis Dannebrog holdes højt?

Jeg må nok indrømme, jeg havde sgu svært ved at finde en grimmasse, der ku' passe, da jeg læste denne gang pladderhumanistiske vrøvl. Man kunne jo forledes til at tro, den gode skibsreder havde taget et ordentligt sup af natpotten, forud for dette interview. Og, hvis man udover underholdningsværdien, skulle kunne få bare lidt fornuftigt ud af mandens udtalelser, må det blive følgende.

Manden udstillede sig selv, som den lille forsmåede skibsreder, der ikke måtte have lov at lege med de store i faget. Han forbandede, at han ikke var i stand til at fremture, som hans, åbenbare, store forbillede, A. P. Møller. Han hævder, at det var nogle tøsedrenge af danske søfolk, samt en flok skatte-sky kommanditister, der forhindrede ham i at være lige så generøs, som sit store forbillede. Jeg havde altid troet, at Per Henriksen var en fornuftig forretningsmand. Derfor havde jeg svært ved, at følge hans tankegang i denne sag. Det A. P. Møller gjorde, ved at stille to skibe til rådighed for amerikanerne, havde efter min mening, intet med generøsitet eller national stolthed at gøre. Det kaldes ganske simpelt kundepleje. Noget, jeg fejlagtigt troede, også Henriksen havde tæft for. Derfor kunne den gode Henriksen jo bare have charteret de to skibe, der åbenbart var i rette position, af egen lomme. Så havde han vist sit storsind, fået en rigtig god og positiv omtale, og ikke mindst, dyrket god kundepleje. Se, så kunne han have holdt Dannebrog lige så højt, som A. P. Møller. Det havde klædt den gode skibsreder betydeligt bedre, end at rakke ned på sine søfolk, som i sidste ende, er dem der bl.a. er skyld i den gode mands store position i Dansk skibsfart.

Arktis Queen – 1990/91

Det var igen blevet tid at komme på søen. Denne gang skulle jeg mønstre ombord i ***Arktis Queen*** igen. Inden jeg rejste, var jeg til en briefing på rederikontoret, hvor vi bl.a. drøftede situationen i Golfen. Rederiet havde på dette tidspunkt ikke truffet nogen egentlig beslutning om en evt. sejlads i Golfen. Men vi ville selvfølgelig blive holdt løbende orienteret ud i skibene omkring udviklingen.

Jeg rejste til Singapore, og ankom der, den 15. oktober 1990. Skibet var ikke ankommet endnu, det ville først ske senere på dagen. Jeg aftalte med agenten, at jeg ville komme på hans kontor sener. Derefter tog jeg en tur ud til den danske sømandskirke. Sømandskirken i Singapore holder til i en meget smuk bygning fra kolonitiden. Den ligger på en bakke lidt uden for byen, med en flot udsigt ud over Western Anchorage. Der er en meget flot have, og swimmingpool hvis man har lyst til en dukkert. Her slappede jeg af nogle timer og talte med de søde mennesker. Da vi tit anløb Singapore, fik vi næsten hver gang besøg af sømandskirken. De var meget søde til at komme med aviser, bytte bøger og meget behjælpelige, hvis der var noget man mangler. Desværre var det ikke så tit vi har chancen til at besøge kirken, men man følte sig altid velkommen når det kunne lade sig gøre.

Tidligt på aftenen kom skibet til Western anch. Og jeg kom ombord sammen med agenten. Overleveringen var hurtig overstået. Jeg kendte jo skibet, og flere af besætningen fra tidligere. Vi kom til at ligge på spot på ankerpladsen, frem til den 28. oktober. Vejret var fint, ingen vind, men lidt regnbyger. Tiden blev brugt på vedligeholdelse og dagligdags opgaver. Der blev også tid til at komme i land, og slappe lidt af ind imellem. Det var meget nemt at komme i land fra ankerpladsen. Der sejlede hele tiden taxabåde rundt, som man så bare prajede. Også når man kom fra byen, var der altid en taxabåd at få fat i.

Vi var jævnligt i forbindelse med den danske sømandskirke, mens vi lå og ventede på last. Og fra dem fik vi nye aviser fra Danmark, og kunne holde os orienteret om hvad der skete både hjemme og uden i verdenen.

Vores næste rejse var en last på 1100 tons boremudder og cement, til Dampier i Australien. Det lastede vi på et døgn, og den 29. oktober afgik vi fra Jurong Marine Base hvor vi havde lastet. Vi kom dog ikke langt. Kort tid efter vi havde sat lodsens af kl. 0630, kolliderede vi med det tyske skib ***Radebeul*** af Rostock.

Radebeul var et stykgodsskib på ca. 8-10.000 dwt. Skibet kom fra en ankerplads ved East Jurong Fairway, og sejlede tværs på sejlrueten som den skulle passere for at komme ind i en tværgående fairway. ***Radebeul*** havde lods ombord i kollisionsøjeblikket.

Radebeul ramte os klokkerent i bagbord side, ca. midt for 1 lugen. Ved kollisionen drev vi heldigvis agter over langs ***Radebeuls*** styrbord side, og undgik derved at havariet udviklede sig yderligt. Bulbstævnen på ***Radebeul*** bevirkede, at vi ikke fik direkte lækage under vandlinjen.

Fra senere søforhør fremgik det, at brobesætningen på ***Radebeul***, ikke havde observeret ***Arktis Queen*** tidsnok til, at en kollision kunne afværges. Grunden blev angivet at være en hel del små bunkerbåde, der var ankret på en ankerplads ved East Jurong Fairway. Disse både havde dækket for udsynet til fairwayen. Samtidig fremgik det, at ***Radebeul*** havde problemer med maskinen, og

kunne ikke bakke for at undgå kollisionen. Efter kollisionen var vi ikke i stand til at forsætte rejsen, men gik til Pasir Panjang Coastal Anchorage, hvor vi ankrede.

Også **Radebeul** ankrede op, og P. S. A. (som er havnemyndighederne i Singapore) kom ombord i begge skibe for at foretage foreløbig rapport omkring hændelsen.

Radebeuls skader var minimale, en kraftig indtrykning på bulbstævnen, forskellige mindre indtrykninger ned langs styrbord side. Ombord på **Arktis Queen** var der tale om mere alvorlige skader. Her blev følgende skader konstateret.

Alle lugepontoner på 1 lugen blev skubbet et stykke over til styrbord side. De forreste lugepontoner fik kraftig indtrykning, og der kom hul ind til lastrummet. Et stort stykke af lugekarmen på 1 lugen var indtrykket. Desuden var gelænder og skanseklædning fra bakken til midtskibs beskadiget. På mellemdækket var skibssiden i hele 1 lastens længde beskadiget, ligeledes lugekarmen i mellemdækket. Ifølge dykkerrapport var der kraftig indtrykning i skibsbund og side under vandlinjen. Dette forårsaget af bulbstævnen på **Radebeul**.

Fra rederiet blev det besluttet, at **Arktis River**, som lå på spot i Singapore, skulle laste vores last. Det næste døgn gik med at klargøre til denne omladning. Vi skulle med **Arktis Queen** blive liggende på ankerpladsen. **Arktis River** fortøjede langs siden på os, og vi begyndte at omlade lasten.

Det var temmelig forvirrende, da der samtidig med dette arbejde, også hele tiden skulle besvares spørgsmål til diverse myndigheder, forsikringsfolk og andre der var indblandet. Samtidig kunne losningen fra os kun foregå gennem 2 lugen, da 1 lugen ikke kunne åbnes. Alt last fra 1 lasten skulle derfor flyttes til 2 lasten med truck.

Efterhånden som vi fik losset lasten i 1 lasten, kunne vi nu rigtig se effekten af mødet med **Radebeuls** bulbstævn. Bulbstævnen havde ramt ind i bagbord 1 ballasttank. I bunden af lasten, helt ude ved skibssiden, var der en meget kraftig optrykning.

Men efter 3 heftige døgn, kunne **Arktis River** sætte kursen mod Australien med vores last ombord. Vi forhalede **Arktis Queen** til Pan United Shipdock, hvor vi fortøjede ved en arbejdskaj. Her skulle vi vente på at **Arktis Sirius**, som stod på sluppen, skulle blive færdig. Vi kunne bruge ventetiden til at lave endelige opmålinger på skaderne over vandlinjen, samt at klargøre til udskæring af det beskadigede stål.

Vi opholdt os på værftet fra den 2 til den 18. november. Medens værftet tog sig af skaderne på skibet, skulle vi tre officerer ombord, afgive søforklaring for den danske konsul. På konsulatet fik vi en rigtig god behandling, og hjælp til det videre forløb.

Der skulle laves statement med rederiets advokater. Det resulterede i en hel del møder på advokaternes kontor. I starten var det lidt problematisk, da den advokat vi samarbejdede med, ikke var særlig søkyndig. Det gav udslag i en hel del gentagelser og misforståelser. Senere fik vi nu bistand af en søkyndig bisidder, så skred det lidt bedre. Rederiet havde også sendt en inspektør ud til at bistå os, og samtidig tage sig af det tekniske med værftet.

Men dagene gik hurtigt, og samtidig lavede jeg overlevering med skipperen, som jeg skulle afløse. Inden jeg rejste hjemmefra var jeg til en samtale på rederiet. Man havde besluttet at tilbyde mig et skipperjob. Jeg skulle så afløse skipperen efter et par måneder. Nu blev denne afløsning

fremskyndet p.g.a. havariet. At skipperen skulle afløses, havde ikke noget med havariet at gøre. Tidsplanen var bare blevet ændret, på grund af den forsinkelse havariet medførte.

Da jeg efterhånden kendte arbejdsgangen i rederiet, var der ikke de store problemer med at overtage skipperjobbet. Den afgående skipper kendte jeg også rigtig godt, vi havde sejlet sammen flere gange. Den sidste aften inden skipperen rejste hjem, gav inspektøren en god middag i byen. Det var rigtig rart at slappe lidt af ovenpå strabadserne, og vi fik sagt ordentligt farvel til den afgående skipper. Der kom også en ny styrmand, så han og jeg fik nu dage til at lære hinanden at kende.

Den 18. november var vi endelig færdig på værftet. De sidste test og syn blev gennemgået, og alt var tilfredsstillende. Vi havde ikke fået endelig sejlordre endnu, og gik derfor til ankers på Eastern Anchorage. Her fik vi suppleret op med proviant, bunkrede olie, og afventede nærmere ordre.

Mens vi havde ligget på værftet, var et dansk skib blevet overfaldet af pirater i sydkinesiske hav. Det var skibet **New Zealand Reefer**, en af rederiet J. Lauritzens køleskibe. Overfaldet var sket den 12. november, under skibets rejse fra Singapore til Hongkong. Det blev bordet af et ukendt antal pirater, hvoraf fire-fem mand overfaldt kaptajnen i hans kahyt, og truede ham med kniv til at åbne skibets pengeskab. Efter at have svinebundet kaptajnen forsvandt piraterne med valuta for ca. 55.000 kr., uden at efterlade sig spor. Det lykkedes hurtigt kaptajnen at komme fri, og alarmere skibets officerer. Ingen havde lagt mærke til noget usædvanligt, eller hørt piraterne komme ombord. Det usædvanlige ved overfaldet var, at skibet ikke befandt sig i et område, der normalt kunne betegnes som værende risiko-område for piratoverfald. Det var åbenbart tale om pirater med langtrækkende både, evt. med tilknytning til et moderskib.

New Zealand Reefer var det tredje danske skib der indtil nu var blevet overfaldet i det sydkinesiske hav. Problemet med pirater i det sydkinesiske hav, og især området omkring Singaporestrædet, var igen tiltagende. Derfor var vi selvfølgelig ekstra opmærksomme, når vi besejlede disse farvande. Rederiet havde en stående ordre om ekstra vagthold, samt ordre om, ikke at optræde helt modigt, hvis vi skulle være uheldig at få pirater ombord.

Den 23. november, lettede vi anker og sejlede til Bangkok, for økonomifart. Vi skulle laste ris til Angola, og derfra videre til Europa. På turen til Bangkok blev al udstyr afprøvet, og alt virkede tilfredsstillende. Lastningen i Bangkok gik planmæssigt, og tog tre dage. Vi lastede 30.700 sække ris i lasten – 1553 tons. Desuden 42 stk. 20' containere, også med ris i sække. I alt lastede vi 2447 tons.

Den 1. december, afgik vi fra Bangkok til Angola, via Malaccastrædet. Vi skulle stoppe i Durban for at bunkre.

I søfartsnyhederne den 30. november, blev der meddelt, at FN's sikkerhedsråd havde givet grønt lys for anvendelse af militær magt, til at drive Iran ud af Kuwait. Hvis ikke Saddam Hussein senest den 15. januar, havde trukket sine tropper tilbage fra det besatte Kuwait. Præsident Bush var klar til gå i struben på Hussein, straks fra dag et. Dette ultimatum syntes ikke at gøre indtryk på Saddam Hussein. Han syntes tværtimod, at afvise enhver tanke om at forlade Kuwait.

- *Vort folk er klar til at dø i kamp for vort land. Hvis vi skal i krig, så gør vi det. Og alle arabere kan være stolte af sådan en krig, lød den irakiske diktators kommentar. Dermed var fronterne klart trukket op til en altødelæggende krig om halvanden måned.*

Fra FN's side var beslutningen historisk. Det var kun anden gang i FN's historie, at sikkerhedsrådet havde taget en sådan beslutning, og givet tilladelse til krig. Første gang var den 7. juli 1950, da sikkerhedsrådet med 7 stemmer mod 0 godkendte, at en USA-ledet multinational styrke kæmpede sammen med Sydkorea, mod Nordkorea.

Hvad denne beslutning ville få af betydning for dansk deltagelse med militær indsats, var på dette tidspunkt ikke endeligt afgjort. Men meget tydede på, at man fra dansk side ville deltage. For den civile søfart var rammerne heller ikke helt klare endnu.

I Danmark havde man også travlt med andre ting, end lige en evt. krig. Der var udskrevet folketingsvalg den 21. november. Nu kunne danskerne vælge, at interessere sig for pest eller kolera i form af, krig i golfen, eller hvilke politikere man ville se på tinge efter valget. Sejlads i Golfen, for vores vedkommende, var jo ikke aktuelt lige her og nu. Og resultatet af folketingsvalget hjemme i danevang, gav jo heller ikke de store overraskelser. Så vi få danskere ombord, tog det stille og roligt. Men fulgte selvfølgelig med i hvad der skete, så godt som det nu var muligt.

Rejsen over det Indiske ocean gik fint. Vi havde NE-monsunen med os det første stykke, derefter meget fint vejr indtil vi nærmede os Sydafrika. Her fik vi lidt vestlig vind, inden vi ankom til Durban den 22. december om morgenen.

Inden ankomsten til Durban havde jeg lidt diskussion med vores charter, en Belgier, som vi kaldte "sovsekanden", da der ikke var nogen der kunne huske hans mærkelige navn. Diskussionen drejede sig om, hvor stort et kvantum olie vi kunne bunkre. Efter vores kalkulation ombord, kunne vi ikke bunkre fuldt op, uden at blive overlastet. P.g.a. dækslasten af containere, havde vi flere ballasttanke fulde. Også en tom olietank havde vi fyldt søvand i. Når vi var fortøjet i Durban, ville det søvand, der var i olietanken, blive flyttet over i en ballasttank, som vi forinden kunne tømme når skibet lå langs kaj. Men selv med dette arrangement, ville vi blive overlastet med ca. 40 tons, hvis vi skulle fyldes helt op med olie.

Det beskrev jeg meget nøje for charteren. Hans ordre var, at vi skulle fylde helt op med olie, selv om vi ville blive overlastet. Jeg forlangte at få en telex, hvor charteren påtog sig ansvaret for overlasten, og fritog mig og rederiet for evt. represalier i forbindelse med at fylde helt op. Ellers ville jeg kun fylde op til skibet lå på lastemærkerne.

Jeg fik omtalte telex, og vi fyldte alle tanke helt op. Vi fik også proviant, og var klar til at sejle igen kl. 1600. Da lodsens kom, gik han langs kajen og tjekkede vores lastemærker. Han kom ikke ombord, men kørte igen. Efter kort tid kom havnemyndighederne ombord, og meddelte mig at skibet var overlastet, og ville blive tilbageholdt.

Jeg forklarede dem grunden til overlasten, og også, at jeg ville lænse ballasten med det olieholdige vand over skibets oliesepareringsystem, når vi var godt klar af kysten. Dette godtog myndighederne ikke, og skibet ville ikke få tilladelse til at sejle før vi igen var på mærkerne.

Resultatet blev, at vi måtte arrangere losning af ballastvandet til en sloptank i land. Dette kunne først arrangeres den følgende dag. Desuden fik jeg en bøde på 4000 sydafrikanske rand, svarende til 10.000,- DK. Jeg lavede straks en telex til både rederi og charter. Fra rederiet fik jeg telex retur, hvor de fandt min måde at takle situationen helt i orden, og de ønskede mig og besætningen en god jul.

Fra charteren fik jeg en telex, hvor de håbede jeg snart kunne sejle, samt at de havde overført penge til bøde og omkostninger, men ingen ønske om en god jul!

Næste morgen pumpede vi 40 tons ballastvand i land til slopanlæg, og kunne sejle med god samvittighed, om end lidt fattigere på mønt.

Efter afgang fik vi SV kuling, så jul og nytår blev lidt gyngende rundt Kap det Gode Håb. Men vel ude i sydatlanten artede vejret sig igen skikkelig.

Den 2. januar 1991, ankrede vi på Cabinda red i Angola. Her skulle vi losse containerne til pramme på ankerpladsen. Det klarede vi på en dag. Derefter forsatte vi til Cotonou i Benin, her skulle resten af lasten losses.

Den 10. januar var skibet udlosset. Næste rejse skulle vi laste logs i Cape Palmas, Liberia til en Europæisk havn.

Vi lastede i døgndrift et par døgn. Vi skulle også have dækslast, så der var nok at se til med at rigge surringsgrej til. Da vi havde fået en del på dækket, ville jeg have at vide hvor meget mere last de havde til os. Jeg fik anvist det parti vi skulle have, det lå på kajen.

Jeg kunne hurtigt konstatere, at vi ikke kunne laste dette kvantum. Styrmanden og jeg havde i fællesskab lavet en lasteplan, inden vi begyndte at laste. Vi lastede til vi havde hvad vi havde beregnet, hvorefter jeg stoppede lastningen. Nu blev der en værre ballade. Afskiberen holdt på, at vi skulle laste hele partiet. Det nægtede jeg, og henviste til skibets amning, samt vores egne beregninger. Samtidig henholdt jeg mig til, at de ikke havde opgivet korrekte vægte.

Vi blev liggende til næste dag, hvor er også kom repræsentanter fra modtageren ombord. Også de holdt på, at hele partiet skulle lastes. Det modsatte jeg mig igen, og viste dem vores beregninger. Nu måtte, både afskibers og modtagers repræsentanter indrømme, at de opgavne vægte ikke var korrekte. Men de holdt samtidig hård på at resten skulle lastes. Efter kontakt med rederiet, besluttede jeg, at vi ikke ville laste mere. Det blev også accepteret, men under protest.

Vi sejlede nu mod Las Palmas, hvor vi skulle bunkre. Det blev til en uge med meget blandet vejr, mest kuling imod op langs Afrika kysten.

Dagen efter vi var sejlet fra Cape Palmas, den 17. januar, fik vi fra søfartspresen meddelelse om, at USA havde indledt et bombardement af Kuwait og Irak kort efter midnat. Hermed var krigen i Golfen en realitet. De informationer vi modtog, var ret begrænsede. Vi lyttede til de internationale radiostationer, vi havde mulighed for at tage på vores udstyr. For danske skibe, som befandt sig i Golfområdet, eller var på vej til området, blev der udsendt retningslinier om hvordan de skulle forholde sig. Det var jo ikke aktuelt for os i denne omgang. Men selvfølgelig fulgte vi med i hvad der skete.

Efter stoppet i Las Palmas, forsatte vi til Nordenham i Tyskland, hvor lasten skulle losses. Her ankom vi den 31. januar sent om aftenen. Det var blevet vinter og skide koldt. Især Filippinerne var plaget af kulden. Jeg havde tilbudt at skaffe dem nogle termokeddragter på Las Palmas. Det ville de ikke høre tale om, da de selv skulle betale for dem. Maskinchefen skældte ud, for de havde næsten tømmt hans beholdning af klude. Og komisk så det ud, når de kom på dækket med strittende arme og ben i kedeldragten. Den var stoppet ud med maskinchefens klude. I Tyskland købte jeg termokeddragter til dem, og rederiet indvilligede i at betale dem. Under losningen var

der en surveyor ombord p.g.a. den store forskel på vægten af lasten. Det viste sig at skibets kalkulation var den rigtige, og det blev så det endelige resultat.

Efter udlosning, afgik vi til Harlingen i Holland hvor næste last skulle lastes. Her blev jeg afløst for ferie, og rejste hjem den 4. februar, efter en ret interessant udmønstring.

Da jeg kom hjem, var det helt store samtaleemne, naturligt nok, krigen i Golfen. Nogle af mine venner havde set starten på krigen i tv. Og kunne berette om nogle uhyggelige billeder.

Den 12. september 1990, var korvetten Olfert Fischer afsejlet fra Holmen for at indgå i den internationale styrke af krigsskibe, der skulle lave blokade i Golfen. Olfert Fischer var indgået aktivt i patruljetjeneste i området fra begyndelsen af oktober 1990. Da USA satte ind med "operation Ørkenstorm", den 17. januar 1991, var Olfert Fischer stadig i Golfen. Skibet fortsatte med de patruljeopgaver, som de var pålagt. Korvetten måtte ikke deltage i direkte kamp, men måtte udelukkende forsvare sig, hvis den blev udsat for angreb.

Den civile danske skibsfart i Golfområdet, fortsatte som hidtil. Selv om der i sagens natur, var en højere risiko, end normalt ved sejlads i området, mente rederne ikke der skulle betales risikotillæg. Så vidt jeg husker, var en lille del af Golfen, den nordvestlige del omkring Kuwait og Iraks grænser, erklæret for krigszone, og udløste således risikotillæg. Selv om den amerikanske flåde oplyste, at der var observeret miner ved kysten omkring De Forenede Arabiske Emirater, og Bahrains kyst. Selv om amerikanerne udsendte advarsel om stor risiko for missil- og luftangreb fra irakernes side, mente de gode redere ikke der var fare på færde, som der skulle betales risikotillæg for. Søfartsstyrelsen udsendte løbende advarsler til danske skibe i området, og så var det op til de enkelte skibe, at tage deres forholdsregler for sejlads i området. Og skibene kunne også hele tiden komme i kontakt med de krigsskibe fra den internationale styrke, der befandt sig i Golfen.

Den 28. februar 1991, kunne medierne meddele, at Kuwait var befriet. Kamphandlingerne mod Irak var indstillet fra midnat. Denne nyhed betød dog ikke en total afslutning på krigshandlingerne i Golfområdet. Nu forestod der en betydelig opbygning de ødelæggelser, krigshandlingen havde forårsaget. En opbygning, der helt sikkert kunne få stor betydning for skibsfarten i området.

På den hjemlige søfartspolitiske front, skete der også noget. Der var forsat forhandlinger i gang omkring en sammenlægning mellem de tre navigatørforeninger. Indtil videre, dog uden nogle konkrete resultater. Dog havde Skibsførerforeningen og Styrmandsforeningen besluttet at fusionere senest den 1. oktober 1992. Og i lyset af denne beslutning, blev de øvrige navigatørforeninger (Dansk Skipperforening, Dansk Lodsforening, og de to Havnefogederforeninger), inviteret med til at fusionere.

Jeg var af den opfattelse, at en samlet navigatørforening absolut ville være at foretrække. Det ville forhåbentlig komme den uheldige "hækkeorden", der stadig var foreningerne imellem, til livs. Og ikke mindst, gøre de danske navigatører bedre rustet til at imødekomme, de nye krav der i fremtiden ville komme, inden for vores erhverv.

Men det var ikke kun på det fagpolitiske område, der var nye tiltag i støbeskeen. På uddannelses- og efteruddannelsesområdet, var der også nye tiltag i vente.

Et af de nye tiltag, var indførelsen af GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System). I 1988 vedtog man, efter mange års drøftelser i IMO, en omfattende ændring i den internationale

sikkerhedskonvention SOLAS. Disse ændringer brød afgørende med de gældende bestemmelser om morsetelegrafi og radiotelefoni, som skibsfarten hidtil havde benyttet sig af til kommunikation. GMDSS bygger på anvendelsen af avanceret teknisk udstyr i skibe, på land og i rummet. Der indgår såvel stationære, som omkredsede satellitter i systemet. Systemet skal sikre, at eftersøgnings- og redningsmyndigheder, samt andre skibe i nærheden af et nødstedt skib hurtigt bliver alarmeret, så de har mulighed for, at assistere i en koordineret eftersøgnings- og redningsaktion. Desuden skal systemet effektivt kunne afvikle maritim sikkerhedskommunikation, som meteorologiske varsler, navigationsefterretninger m.m. De nye regler vil komme til at gælde for skibe i international fart på 300 register tons og derover.

Et så omfattende system ville selvfølgelig kræve nogen tid at indføre. Der blev lavet en tidsplan, således at rederierne fik mulighed for at anskaffe sig det nye udstyr. Navigatørerne, som skulle bruge udstyret i skibene, og telegrafisterne m.m. på landstationerne skulle alle uddannes, eller omskoles i brugen af udstyret. Og ikke mindst, skulle rederierne og leverandørerne, have tid til at få installeret udstyret.

Tidsplanen var, at alle nye skibe bygget efter 1. februar 1995, skulle være udstyret i henhold til GMDSS- reglerne. Efter 1. februar 1999, skal alle skibe være udstyret i henhold til GMDSS- reglerne.

Jeg havde et generelt radiocertifikat, udstedt i 1979, så for mit vedkommende ville der blive tale om en omskoling. Det kunne klares på et 8 dages kursus, samt en afsluttende eksamen. Navigationsskolerne havde rustet sig, og indkøbt det nødvendige udstyr. Og de havde startet op med de første kurser. Men da alle, der skulle have med det nye udstyr at gøre, mere eller mindre skulle igennem et kursus, var der rigtig lange udsigter. Derfor den lange tidsfrist for den endelige indførsel af systemet.

Udover GMDSS- reglerne, som var vedtaget, og ville blive iværksat efter ovenstående tidsramme, var der også planer om en omfattende revidering af hele sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitikken, inden for international skibsfart. Så man kunne sige, at fremtidens skibsfart, var godt på vej ind i nye rammer.

At det kunne være svært, eller endog meget svært, at forudsige fremtiden inden for skibsfarten kan følgende beskrive.

Søfartsstyrelsen, i samarbejde med erhvervets parter, udarbejdede i foråret 1991, en prognose over den danske handelsflåde, som skulle dække årene 1990 – 1995. Af denne prognose fremgik bl.a., at den samlede handelsflåde, under forudsætning af en jævn økonomisk vækst i industrilandene og under forudsætning af, at vilkårene for skibsfart under dansk flag ikke ændres specielt, forventedes handelsflåden at vokse fra 514 skibe, med en samlet tonnage på 4,5 millioner BRT i 1990, til 600 skibe med en samlet tonnage på 6 millioner BRT i 1995. Den væsentligste tilgang forventes i gruppen af skibe over 1600 BRT. Hvorimod gruppen af skibe under 500 BRT forventedes at falde.

Den positive udvikling i flåden, havde langt oversteg forventningerne i forhold til den prognose, der var udarbejdet i 1989. I dag havde man allerede opnået det antal skibe over 1600 BRT, som man i 1989-prognosen forventede at opnå i 1995, nemlig 221 i 1991, mod den tidligere prognoses 219 for 1995.

For de mindre skibe, under 500 BRT, var situationen lidt anderledes. Her var tallet for 1991, 230 skibe, mod 1989-prognosens 226. Efter den nye prognose forventedes antallet at falde til 150 skibe i 1995, mod 1989-prognosens 140.

For skibe mellem 500 BRT og 1600 BRT, var tallet i 1991, 109 skibe, mod 1989-prognosens 81. Efter den nye prognose forventedes antallet at stige til 150 skibe i 1995, mod 1989-prognosens 47 skibe.

Dette viste jo en klar stigning for de større coastere op til 1600 BRT. Hvorimod der ville blive færre små coastere. Nybygningsprogrammerne viste også en klar tildens i denne retning, da der kun blev bygget meget få mindre coastere. Jeg så selvfølgelig med glæde på den udvikling der var sket for de større coastere, som jeg nu sejlede med. Men også med en hvis vemod, på tilbagegangen for de mindre coastere. Jeg syntes det var en beklagelig skæbne, de mindre coastere kæmpe med. Men der var ikke så meget at stille op, når den fragt disse skibe tidligere havde sejlet med, nu blev transporteret på anden vis. Det være sig med landtransport, eller nyere skibe fra vores nabolande, som jo havde mulighed for at forny tonnagen, i modsætning til de danske småskibsredere.

Der blev nu ikke så meget tid til at fundere over fremtiden i denne omgang. Efter en samtale med rederiet, blev det besluttet, at jeg igen skulle ud med **Arktis Queen**. Da skibet skulle ud på en længere rejse med en last eksplosiver, skulle jeg i første omgang mønstre som styrmand. Skipperen, som jeg havde afløst i Singapore, og som afløste mig igen, da jeg skulle på ferie, var godt kendt med at sejle med eksplosiver. Derfor blev det besluttet, at han skulle være med til at laste den første del af lasten. Så kunne jeg blive lidt kendt med denne form for last. Jeg syntes det var en rigtig god ide.

Arktis Queen - 1991

Den 25. marts rejste jeg til La Pallice i Frankrig. Skibet ankom først den 27. marts, så der blev tid til at se lidt på byen. Skibet kom fra Cape Palmas med en last logs. Da jeg kom ombord fik jeg hurtigt lavet overlevering med styrmanden, som jeg havde sejlet sammen med sidst jeg var ombord. Skipperen kendte jeg jo også, så det var ligesom at komme hjem igen. Losningen gik ret hurtigt, og vi sejlede igen samme dag. Vi skulle til Antwerpen, og laste stykgods til Algier. Denne rejse skulle have været en lille hurtig mellemrejse. Den startede også som planlagt, vi lastede 2470 tons stykgods på 8 timer. Det var påskedag, men det blev der ikke taget hensyn til.

Turen gennem den Engelske kanal, Biscayen og ned langs Portugiserkysten, var rigtig forårssejlad. Der var vestlig vind, til tider ret hård vind, så vi blev banket godt igennem. Efter passage af Gibraltarstrædet, blev vejret mere moderat. Da vi ankom til Algier, var det slut med hurtigheden. Vi kom dog langs kaj ved ankomsten. Men efter at have losset en enkelt dag, skulle vi pludselig gå til ankers. Kajen skulle bruges til andet formål. Vi kom ind igen efter et døgn til ankers og forsatte losningen. Først den 13. april, efter 5 døgn i Algier, var vi udlosset.

Vi afgik i ballast til Cherbourg i Frankrig. Vi skulle laste eksplosives i Cherbourg, og Felixstowe i England til USA, New Zealand og Australien. I Cherbourg lastede vi 11 containere. Her fik vi proviant fra Danmark, og afgik igen efter 4 timers ophold.

Næste dag var vi i Felixstowe. Her fik vi installeret røgdetektorer i samtlige lastrum, hvorefter vi lastede 13 containere. Derefter gik turen til Earle N. J. i USA.

Turen over Atlanten blev en temmelig blæsende fornøjelse. Kuling ret imod det meste af turen. Men det havde vi nu regnet med, årstiden taget i betragtning.

Den 6. Maj ankom vi til Earl Navy base, New Jersey. Turen havde taget 14 døgn, så vi var godt møre efter denne tur. Skipperen rejste hjem, hvorefter jeg overtog skibet som skipper, og der kom en ny styrmand. Vi fik et par rolige dage i Earle, og kunne slappe lidt af. Det var rigtig rart efter den blæsende tur. Den første dag lossede vi nogle af containerne fra England. Derefter gik vi til ankers i havnen, da der var flådefartøjer der skulle laste ved kajen.

Earle Navy Base er en af de rigtig store flådebaser i USA. Vi fik stillet en motorbåd til rådighed, så vi kunne komme i land fra ankerpladsen. Jeg havde spurgt, om vi kunne komme ind til byen for at handle lidt. Men det behøvede vi ikke, på basen var der flere forskellige forretninger, og man kunne købe alt. Styrmanden, maskinchefen og jeg, blev inviteret til en drink på basens officer klub. Og det var en klub der ville noget. Der var en stor spiserestaurant, en endnu større bar, foruden forskellige klublokaler til andre formål. Vi blev overordentligt godt beværtet, og manglede absolut ikke noget. Efter 3 dage var vi klar til at sejle igen. Vi havde nu 79 stk. containere, med i alt 995 tons eksplosiver ombord.

Næste stop var Cristobal i Panama. Her bunkrede vi fuld op med olie. Derefter gik vi til ankers på inderreden til næste dag. Da skulle vi langs en lille kaj og laste 2 containere, hvorefter vi igen gik til ankers. Vi skulle vente til der blev et hul i trafikken gennem kanalen. P.g.a. vores last med eksplosives, kunne vi ikke bare følge trafikken gennem kanalen. Vi skulle igennem alene.

Så det blev en hurtig passage af sluserne og kanalen, da vi endelig kom til at sejle. Panama kanalen er en oplevelse at passere. Efter at have passeret sluserne, er der tropisk regnskov og små øer at kigge på, mens man sejler. Der er virkelig smukt.

Efter passage af Panama kanalen var næste stop Chancay i Peru. Her ankom vi den 24. maj tidligt på aftenen, hvor vi ankrede på reden. Efter Panamabugstens ulidelige varme og fugt, var temperaturen nu faldet til behagelige 25 grader. I Chancay skulle vi både losse og laste et mindre parti. Jeg var ikke helt glad ved dette anløb, og det af flere grunde.

Kort forinden vi ankom til Chancay, modtog jeg en telex fra skibets charter. Denne telex indeholdt dels en orientering omkring anløb af Chancay, dels en orientering omkring en terroristorganisation der var ret aktiv i Peru. "Shining Path", som organisationen kaldte sig, var en ret stærk og aktiv Peruviansk terroristfraktion, som arbejdede på flere fronter over hele Peru. Med vores last af eksplosiver kunne vi, i værste fald, være et oplagt mål for en aktion.

Jeg vil ikke påstå, jeg ikke blev lidt foruroliget ved at modtage denne meddelelse, men på den anden side, vi ville komme til at ligge til ankers 800 – 1000 meter fra kysten under operationen. Og det Peruvianske militær havde organiseret en vagtpost på kysten, som ville overvåge hele operationen. Efter at have været i kontakt med myndighederne, og fået afgivet vores ankomstmelding, lettede vi igen anker og stod til søs for natten.

Tidligt næste morgen ankrede vi igen, og efter formaliteterne var overstået, gik vi i gang med losseoperationen. Selv om der ikke var nogen vind af betydning, så var der en konstant generende dønning. Vi skulle losse til nogle store lægtre, eller nærmeste store fiskerbåde. Kasserne i containerne skulle tages ud, og stuves på paletter. Det foregik ovenpå de andre containere, og var ikke nemt at styre når skibet rullede. Selv om vi lå med maskinen kørende, og prøvede at holde skibet mod dønningen, var det en ret hasarderet operation. Skibets bomme var ikke beregnet til at losse med, når der var bevægelse i skibet. Derfor besluttede vi at ty til den gamle metode "hand by hand", hvor vi sliskede kasserne ned på prammene. Nu gik det straks bedre. Kun når vi skulle skifte container, var det nødvendigt at ligge skibet op mod dønningen.

Vi arbejde fra daggry til solnedgang. Om natten sejlede vi et stykke ud fra kysten og drev til næste morgen. Vi skulle i alt tømme 5 containere, og en container skulle lastes med returgods. Det var ikke den store mængde, men da der kun var to pramme til rådighed, tog det ligegodt en del tid. Operationen tog tre dage, og gik uden uheld af nogen art. Den 28. Maj om aftenen var vi klareret, og kunne sejle fra Chancay.

Næste stop var Auckland på New Zealand. Her ankom vi den 21. juni, efter en rejse på 24 dage. Rejsen over Stillehavet startede med fint vejr og strømmen med, så farten var rigtig god. Efter passage af datolinjen ændrede vejret sig. Vi begyndte at få nogle kraftige vindbyger, og temperaturen faldt også hurtigt. Det sidste døgn inden Auckland fik vi en god gang vestlig kuling, og nu var temperaturen faldet til kun 12 – 15 grader.

Vel fortøjet i Auckland, fik vi en aften og nat i fred og ro. Jeg havde besøg af repræsentanter fra charteren, og en supercargo kom ombord. Han skulle bistå med losningen, både i Auckland, og senere i Australien. Jeg tilbød ham at sejle med os, men det betakkede han sig, han var ikke så søstærk, sagde han. Losningen var hurtig overstået næste dag, så lige over middag fortsatte vi til Brisbane i Australien.

Efter nogle dages hård sejlads gennem Tasman Sea, ankom vi den 27. juni til Pt. Cartwright lodsstation, hvor vi ankrede sidst på aftenen. Det var rart med en nat til ankers, hvor skibet igen lå stille og roligt.

Efter en enkelt dags losning i Brisbane, gik turen videre til Melbourne, som var sidste havn på denne rejse. Det blev en fin tur ned langs Australiens østkyst. Vi havde læ for den fremherskende vestenvind. Også i Melbourne fik vi en nat til ankers, inden det sidste last blev losset. Efter udlosningen, afgik vi i ballast til New Zealand. Vi skulle indgå i en ny charter.

Lidt beregning på rundrejsen fra Algier i ballast, til udlosning i Melbourne: Distancen var i alt - 16.768 sm. Forbrugt tid i alt - 64,7 døgn. Gennemsnitsfart - 10,8 kn.

Den 10. juli, efter en forholdsvis rolig rejse over Tasman Sea, ankom vi til Tauranga på New Zealand. Her lavede vi "on hire survey" med den nye charter. Vi lastede også 201 tons cement på paller, 150 kubikmeter træ, samt 3 stk. container. Derefter afgik vi til Auckland for videre lastning og navneskifte.



I Auckland skiftede skibet navn til **Ocean Link**, som skulle være det nye navn i denne timecharter. Det nye navn blev malet, også nyt skorstensmærke, og den danske konsul var ombord for at ordne papirerne i forbindelse med navneskiftet. Der var samtidig styrmandsafløsning, og jeg fik den første Filippinske styrmand ombord.

Efter at formaliteterne var overstået begyndte vi at laste, men stoppede dog til midnat. Efter en velfortjent nattesøvn, fortsatte vi næste dag lastningen. Til

fyraften var vi tillastet med i alt 600 tons stykgods, og 52 stk. container.

Trods en rigtig kedelig vejrmelding afgik vi fra Auckland på en rundrejse til Noumea, Suva, Wallis Island, Futuna Island, og tilbage til Auckland. Vi kom dog ikke langt. Sidst på aftenen friskede vinden til østlig storm, og vi måtte underdreje skibet. Næste dag flovede det, og vi kunne forsætte sejladsen. Det blev nu en sejlads med skiftende vindstyrker, fra frisk vind til fuld storm, så en temmelig træls affære.

Den 17. juli ankom vi til Noumea på New Caledonia ved arbejdstids begyndelse. Vi lossede til kl. 1600, og stoppede for natten. Den nye charter havde arrangeret et lille party ombord for skibets samarbejdspartnere, og vi havde et par hyggelige timer hvor vi viste skibet frem. Meningen var, at skibet her, og måske et skib mere fra rederiet skulle indgå i en fast charter ud fra New Zealand. I forvejen havde rederiet et skib sejlen på en fast rute fra New Zealand til Cook Island. Efter udlosningen næste dag, lastede vi et lille parti returgods til Auckland. Herefter gik turen videre til Suva på Fijijørerne.

Ved ankomsten til Suva var vi heldige at få en hel dag fri, det var helligdag. Der blev tid til en lille tur i land for at se på byen. Om aftenen holdt vi igen et lille arrangement i forbindelse med charteren. Losningen startede lige efter midnat, og vi var udlosset næste dag til middag. Også her

skulle vi laste lidt returgoods. Vi skulle have et lokalt Tv-hold med på rejsen til Futuna og Wallis. De skulle lave en reportage om sejladsen på øerne. Her fik jeg min lyst styret med hensyn til at prøve at filme med et professionelt kameragrej. Fotografen på turen var meget søsyg, så jeg tilbød min assistance som fotograf, når han var optaget af at ofre til havets guder.



Vi ankom til Futuna Island sent om aftenen, og lå og drev natten over, for at gå langs kaj i dagslys. Der er ingen havn på Futuna. Kun en kaj der stikker ret ud i Stillehavet, og kajen længde er kun halvt så lang som skibet. Vi kunne kun fortøje med forskibet, og ellers holde skibet på plads med maskinen under losseoperationen. Det var ikke helt nemt, men det gik nu meget fint. Der skulle selvfølgelig manøvreres med meget forsigtighed. Losningen gik uden problemer, dog havde vi et lille parti cement, som vi ikke kunne

losse p.g.a. placeringen i lasten. Men da vi skulle ind til Futuna efter tomme containere på returrejsen, var det ikke det helt store problem. Vi fik dog lært nødvendigheden af, hvor vigtigt det var at få godset til denne plads placeret helt nøjagtigt, af hensyn til losningen.

Næste dag ankom vi til Wallis Island. Her skulle vi vente på det helt rigtige højvande, før vi kunne gå gennem ringrevet til lagunen. Der var ingen lods, hverken her eller på Futuna, så jeg havde studeret hvad jeg havde tilgængelig af diverse lodsboøger. Jeg havde også fået en skriftlig orientering fra skipperen på et dansk skib, der tidligere havde sejlet i samme charter. Det var til stor hjælp.

Efter at have passeret revet, kom vi fint langs kaj i lagunen. Her var der et rigtigt kajanlæg, så det var skønt at kunne slappe lidt af under losningen. Kl. 2100 stoppede losningen for natten, og der blev tid til en lille tur i land. Desværre var der ikke tid til at få kigget på seværdighederne. Det så ellers rigtig indbydende ud, og jeg kunne godt have tænkt mig, at der havde været tid til at få set sig lidt omkring. Næste dag lossede vi resten af godset, og lastede tomme container. Derefter tilbage til Futuna for losning af den sidste cement, og laste tomme container.

Den 1. august, var vi tilbage i Auckland efter en rundtur på knap 3 uger. Bortset fra det dårlige vejr i begyndelsen af rejsen, var det hele gået som planlagt. Jeg blev afløst, og skulle hjem på ferie. Jeg blev en uge i Auckland, inden jeg rejste hjem.

Jeg var blevet inviteret af vores agent i Auckland, til at se hans forældres farm. Jeg havde givet udtryk for, at jeg gerne ville se lidt af New Zealand når jeg afmønstrede, derfor denne invitation.

Farmen lå i Northland distriktet, nogle timers kørsel fra Auckland. Det var en meget stor oplevelse, selv om vi kun var der 2 dage, så blev det en oplevelse jeg altid vil mindes med stor glæde. Resten af tiden brugte jeg til at se mig om i Auckland by. Her var der også meget at se. Godt mættet med gode oplevelser fra denne del af verdenen, rejste jeg hjem til en velfortjent ferie. Det blev også min sidste udmønstring med **Arktis Queen**, da jeg efter endt ferie skulle flyttes til et andet skib.

Jeg havde ved hjemkomsten, en hel del afspadsring og ferie til gode. Så jeg tog nu en længere ferie på godt 4 måneder. Jeg ville gerne have været på kursus for at erhverve mit GMDSS-certifikat, men det blev ikke i denne omgang, da alle kurser var fuld belagt lang tid frem. Der var selvfølgelig også mange mennesker der skulle igennem dette kursus, så det måtte blive på et senere tidspunkt.

Arktis Ocean – 1991/92

Efter en længere ferie, var jeg igen klar til at mønstre ud. Denne gang som skipper ombord på skibet **Arktis Ocean**. Dette skib var af samme type som **Arktis Queen**, men et par år ældre og med lidt mindre lastintag. Ellers var der ikke den store forskel.

Jeg mønstrede i Holtenau, Kilerkanalen den 13. december 1991. Her brugte vi en dag på at proviantere, få lavet nogle mindre reparationer. Vi skulle til Gdynia i Polen og laste en last militærgods, i et charter for J. Poulsen Shipping i Korsør.

Vi ankrede på Gdynia red, og afventede kajplads. Jeg fik kontakt med agenten, som ikke rigtig kunne sige hvornår vi kunne komme langs kaj. Efter et døgn til anker, kom vi ind. Vi skulle kun laste en del af lasten. Derefter skulle vi igen til ankers og afvente yderlig last. Vi lastede 5 stk. militærkøretøjer. Det var alt der skulle lastes i denne omgang.

Vi gik igen ud til ankers, det var den 16. december. Hverken charter eller agent kunne give oplysning om videre forløb. Vi skulle bare vente på ankerpladsen til vi fik yderlig ordre. Det blev til et længere ophold på reden, der dog blev afbrudt et par gange. Vejret var, efter årstiden, rimeligt og vi gik i gang med et større vedligeholdelsesprogram. Der var en hel del vedligeholdelse, som var blevet en smule forsømt. Det kunne vi rette op på nu. Alt efter vejret blev der arbejdet både indendørs og på dækket. I lastrummet blev der frisket op med maling. Så der var egentlig nok at få tiden til at gå med.

Den 22. december, kom et af vores filippinske besætningsmedlemmer og klagede over stærke smerter i højre side af maven og lysken. Jeg undersøgte ham, og kontaktede "radio medical". Lægen her mente der muligvis var tale om blindtarmbetændelse efter de angivne symptomer. Jeg kontaktede straks rederiet, og vi blev enige om, at vi skulle lette anker, og gå til Bornholm for at få manden på hospitalet.

Efter vi havde lettet anker, kontaktede jeg SOK (Søværnets Operative Kommando). Her blev vi enige om, vi skulle sætte kursen mod Neksø. Her ville den lokale redningsbåd møde os, og overtage patienten. Tidlig næste morgen, mødte vi redningsbåden der fik overført den syge sømand. Vi returnerer til ankerpladsen ved Gdynia, og ankre igen den 23. december kl. 1900.

Sømanden blev overført til Rønne hospital. Her blev han grundigt undersøgt, og heldigvis viste det sig kun at være et kraftigt maveonde, og ikke blindtarmbetændelse. Efter et døgn observation, blev manden udskrevet og sendt hjem til Filippinerne. Det kan måske virke lidt hysterisk, at sætte så stort et apparat i gang for en omgang maveonde. Men da det ikke er til at afgøre med sikkerhed, hvor alvorligt et sygdomstilfælde helt er, med de remedier vi råder over ombord, valgte jeg at få sømanden under kyndig professionel behandling.

Vi kunne have fået ham bragt i land i Polen. Men med det østeuropæiske bureaukrati, som Polen stadig var en del af, ville det blive ligeså besværligt at få ham bragt i land der, som at sejle ham til Danmark. Nu gik det meget hurtigt, og heldigvis var der ikke noget alvorligt i vejen med manden. Her blev kun tale om en del økonomiske omkostninger, som rederiet var helt indforstået med.

Vi holdt jul og nytår til ankers. Det gik stille og roligt for sig. Vi fik noget god mad, slappede af og nød tilværelsen. Vejret var rimeligt, der var lidt skiftende vind og lidt sludbyger.

Efterhånden var vi nået frem til 17. januar 1992. Vi havde ligget på reden i en måned, kun afbrudt af den lille sejltur til Bornholm lige før jul. Det var ved at være lidt trivielt at ligge sådan uvirksom, uden der skete noget. Jeg var selvfølgelig hele tiden i kontakt med rederiet og charteren. Men de kunne ikke give andre oplysninger end, at der var noget kludder med lasten. Vi skulle bare væbne os med tålmodighed, og se hvad tiden ville bringe. Det var ret træls. Vejret var ikke det bedste, med hyppige slud og regnbyger. Så det var begrænset hvad vi kunne sætte i gang af arbejder på dækket.

Dagen før, var vinden tiltaget fra NNV. Vi fik også snebyger, og temperaturen var faldet til lige omkring frysepunktet. Ved vagtskiftet til midnat startede vi maskinen op, og holdt den standby. Der blev sat en ekstra mand på vagt, og jeg var oppe på broen flere gange i løbet af natten. Men vi lå godt for ankeret, og flyttede os ikke. Tidligt om morgenen, jeg var lige tørnet ud for at overtage vagten, mærkede jeg et kraftigt ryk i skibet. Jeg gik straks på broen, og kunne konstatere skibet drev tværs i søen. Styrmanden havde varskoet maskinen og et par ekstra mand.

Vi fik skibet lagt mod søen, og styrmanden gik på bakken sammen med vagtmanden. Her kunne de konstatere, at ankerkæden var helt slæk. De fik startet ankerspillet, og begyndte at hive ind på kæden. Det viste sig, at ankerkæden var knækket af ca. 15 meter fra ankeret. Til sidst på eftermiddagen holdt vinden sig med styrke 8-9. Vi lå og holdt skibet mod søen med maskinen, og afventede flovning af vinden. Til aften havde vinden lagt sig så meget at vi igen kunne ankre, med skibets andet anker.

Jeg talte med rederiet ang. vores mistede anker. Vi havde ikke nogen mulighed for at bjærge det, men opgav den formodede position hvor det måtte ligge, til havnemyndighederne. Rederiet kunne ikke sige noget om evt. lastning, og ej heller om hvor længe endnu vi skulle ligge og vente.

Efterhånden svandt det godt i vores proviantbeholdning. Styrmanden stod også for afløsning, og vores ferskvandbeholdning var ved at være lav. Derfor besluttede rederi og charter, at vi skulle gå til Rønne på Bornholm. Her ankom vi den 23. januar tidlig om morgenen.

Der blev skiftet styrmand, provianteret og bunkret ferskvand. Vi fik monteret vores reserveanker, i stedet for det vi havde mistet. Der blev lavet nogle mindre reparationer på oliefyr og maskine. Efter at have talt med charteren i telefon, kunne de ikke sige noget om hvornår vi kunne komme til at laste. Man var nu heller ikke sikker på vi skulle laste resten af lasten i Gdynia. Men de viste ikke noget med sikkerhed.

Jeg fik også talt med havnekaptajnen, og han var villig til at vi kunne blive liggende i havnen, men skulle være indstillet på, at forhale hvis de skulle bruge kajen. Med den besked kontaktede jeg igen charteren. De var med på ideen om at blive liggende nogle dage. Dog skulle vi, hvis forhaling blev aktuelt, klare dette uden brug af slæbebåd eller lods. Det var ikke noget problem.

På denne måde, fik vi nu 8 dage i fred og ro. Vi fik et værksted til at ordne en hel del små reparationer, som vi ikke kunne have lavet, hvis vi lå til ankers.

Besætningen fik chance til at komme lidt i land og slappe af, det satte de stor pris på. Jeg fik også selv et dejligt pusterum. En af mine tidligere styrmænd, fra Arktis Queen, boede i Rønne og var hjemme på ferie. Han og konen var ombord til en lille middag, og jeg var dagen efter inviteret hjem til dem til middag. Det var nogle hyggelige og afslappende dage i Rønne. Men alt får en ende,

også dette. Charteren mente ikke vi kunne leve af at hygge os, så den 2. februar afsejlede vi fra Rønne, til Vyborg i Rusland. Her skulle vi forsætte med at laste.

Turen op gennem Østersøen var frisk sejlads, med vestlig kuling og kraftige snebyger. Det var for alvor blevet vinter. Det skulle hurtig vise sig, det ikke kun var vejret vi skulle døje med. Ved ankomsten til Vyborg lodsstation, fik vi ordre til at ankre. Det tog nogen tid at få forbindelse med vores agent, og da det lykkedes, kunne han kun fortælle, at lasten endnu ikke var klar. Der var meget is i bugten ved Vyborg. Vi fandt nu et sikkert sted at ankre, og skulle bare holde kontakt med lodsstationen. Vi lå et par døgn og ventede, alt imens isen pakkede mere og mere. Der var dog ikke nogen fare på færde.

Pludselig, sent en aften, kom lodsens ud med en stor slæbebåd. Vi havde ikke fået noget opkald forinden, men fik startet op i en fart. Lodsens kunne kun fortælle, at han havde fået ordre på at tage os ind i havnen. I havnen var der også meget is, og vi måtte have en slæbebåd til at rydde isen langs kajen før vi kunne fortøje.

Da agenten kom ombord, var han meget forbavset over at se os i havnen. Han havde ingen informationer om vores last, kun at den ikke var klar endnu. Det studsede jeg lidt over. Han forklarede, at han ikke havde givet havnemyndighederne nogen ordre til at tage os ind. Men, som han sagde, havnemyndighederne var ikke altid nemme at have med at gøre. De gjorde det ret besværligt at være agent. Han gik i land igen, men kom ret hurtigt tilbage. Nu kunne han meddele, at havnemyndighederne havde taget os ind fordi vi skulle bunkre ferskvand. Jeg måtte beklage, jeg havde ikke bestilt ferskvand, og yderlig havde jeg kun været i kontakt med agentkontoret, samt lodsstationen, og ikke talt med havnekontoret. Jeg blev enig med agenten om at blive liggende til det blev opklaret, hvad man ville med os.

Næste morgen fik jeg sendt en telex til charteren i Danmark. Her var man heller ikke i stand til at opklare mysteriet. Jeg fik besked på, bare at afvente hvad der måtte ske. Sidst på dagen kom agenten igen. Vi skulle ud til ankers igen. Lasten var ikke klar, den var slet ikke på havnen endnu, og han kunne ikke sige hvornår det ville komme en klaring på problemet.

Nu meddelte lodsens, at det var for sent at komme ud denne dag. Der var for meget is til at de ville sejle i mørke. Nok en aften langs kaj, inden vi næste morgen kæmpede os gennem isen ud til ankerpladsen. Igen blev det til nogle dage i isen. Først den 13. februar fik vi igen besked på at skulle langs kaj. Denne gang skulle vi ind til en militærhavn, der hed Vysotsk.

Her fortøjede vi om aftenen, og straks kom der en større deputation af russiske militærpersoner ombord. Det var nogle muntre herrer, og efter indtagelse af et anseeligt kvantum spiritus, blev de næsten for meget af det gode. Vi skulle laste næste morgen, og jeg havde ikke tænkt mig at underholde dem hele natten. Det var der nu ikke den store forståelse for, udover agenten var der kun en af hele flokken, der kunne tale lidt Engelsk. Efterhånden, som whiskyen røg indenbords, blev det dog temmelig uforståeligt. Til sidst gik de med til at gå i land, hvis der blev givet et par flasker til at holde natten ud med. Dette ønske var jeg ikke sent til at efterkomme. Hvad de kære mennesker egentlig skulle ombord, fandt jeg aldrig ud af. Jeg spurgte efter specifikation på lasten, men det kunne vente til næste dag. Nu skulle vi more os, og have det sjovt. Da de gik, kunne jeg godt se på deres vaklende gang, at det havde de også haft. Men jeg måtte indse, noget fornuftigt formål med besøget, kunne jeg ikke rigtig se.

Jeg så da heller ikke noget til dem næste morgen. Da indfandt der sig et hold af andre militærfolk, nogenlunde ædru, og vi fik lidt styr på hvad der skulle ske. Vi lossede 2 tomme container vi havde med fra Polen. De skulle lastes med ammunition, i alt 472 kasser, desuden skulle vi laste 6 tanks, og 48 kasser med reservedele til disse.

Denne last skulle sejles til Norfolk i USA. Hvad dølen amerikanerne skulle bruge de urangerede tanks og gamle biler til, må stå hen i det uvisse.

Vi fik lastet, dog kunne alle ammunitionkasserne ikke være i de 2 containere. Vi måtte have 12 kasser stuvet i storesrummet under bakken. I alt havde vi lastet 320 tons.

Det var nu igen blevet aften, og vi skulle sejle tidligt næste morgen. Skibet var gjort søklar, og vi kunne slappe af til næste morgen, troede jeg. De kære mennesker der havde gjort deres entre aftenen i forvejen, syntes lige de ville aflægge mig nok et besøg. Og da jeg åbenbart havde været en god vært, havde de taget et par venner med. Jeg sagde til agenten, som også var i selskabet, at jeg ikke havde tænkt mig at vise den samme gæstfrihed, som aftenen før. Agenten var lidt beklemt ved situationen. Han sagde, at de mennesker var alle højtstående officerer, og ikke sådan lige at ignorere. Jeg fik dem nu installeret i officersmessen, der var for mange til at være i salonen, heldigvis. Her diskede jeg op med et par kander kaffe, nogle flasker whisky, og forklarede dem, at jeg desværre ikke var i stand til at underholde dem yderlig, da jeg havde noget arbejde der absolut ikke kunne udsættes. Det godtog de, så længe der var whisky på bordet kunne de godt undvære mit selskab. Samtidig pålagde jeg styrmanden og vagtmanden, at holde lidt øje med selskabet. Styrmanden havde også fået et par ekstra flasker, ifald det skulle blive nødvendigt med lidt supplement.

Jeg gik til køjs, og blev ikke forstyrret. Næste morgen fortalte vagtmanden, at selskabet var gået i land hen på morgenstunden. De havde godt nok insisteret kraftigt på at sige farvel til den flinke kaptajn. Men det havde styrmanden heldigvis fået overbevist dem om, ikke var nødvendigt.

Inden lodsens kom ombord, gennemgik vi samtlige toiletter og andre rum, hvor det kunne tænkes at være en gæst, der måske var faldet i søvn. Men vi fandt heldigvis ingen, og vi kom godt af sted uden forsinkelser. Vi havde en slæbebåd med hele vejen ud til lodsstationen, da isen var ret kompakt. Men vi kom igennem uden problemer. Det blev til nøjagtig 2 måneder, fra vi ankrede på Gdynia red, til vi afsejlede fra Vyborg.

Den 17. februar ankrede vi på København red. Her bunkrede vi olie, og derefter gik rejsen videre til Skagen red. Her modtog vi proviant, samt en tom container. Denne container skulle bruges til de 12 kasser ammunition vi havde under bakken. Det er ikke tilladt at sejle med ammunitionen, stuvet i storesrummet. Men jeg valgte at bruge det som en nødløsning, indtil vi kunne få en container. Efter at have stuvet containeren, fået provianten på plads, fortsatte vi rejsen til USA. Turen over Nordatlanten blev en temmelig blandet fornøjelse. Gennem Nordsøen og den Engelske kanal, var vejret rimeligt. Da skibet var meget let på vandet, skulle der ikke meget sø og dønning til før det var ret ubehageligt at være ombord. Vinden på Atlanten skiftede mellem NV og SV, og var for det meste af kulingstyrke. Den 1. marts fik vi en rigtig storm fra SV. Vi lå underdrejet i godt et døgn, med vindstyrke 10-12, så var det overstået og vi kunne forsætte.

Den 6. marts tog vi lods ved Cape Henry, hvorefter vi ankrede på Hampton road, som er reden for Norfolk, Virginia. Her skulle vi afvente losning på flådebasen Norfolk. Det var rart med lidt tid til at

sunde os, ovenpå den ret så trælse tur over Atlanten. Distancen Vysotsk – Cape Henry, 5266 sm. – 489,5 timer / 10,8 sm/t.

Efter et par dage til ankers, fik vi losset vores last. Det tog ikke lang tid, og vi sejlede til New Orleans på Mississippi floden. Vi skulle indgå i et nyt charter for et firma i Miami, Florida. Turen ned langs USA's østkyst, og rundt Florida op til Mississippi gik fint. Vejret var godt, og vi havde læ af kysten.

Den 15. marts, fik vi lods ved SW-passagen i munden af Mississippi-floden. Ankom til New Orleans tidligt på aftenen, efter en interessant dags sejlads på floden. Besætningen fik lejlighed til en tur i land om aftenen. Jeg skulle gøre klar til "on hire survey" næste dag. Det gik nu ret smertefrit, og vi begyndte at laste tomme nye containere straks derefter. Her havde vi lidt problemer med vores lossegrej, men det fik vi også klaret. Det blev til nok en aften under land. Her fik jeg også chancen for en lille tur i land. Vi lastede færdig næste dag, og sejlede ned af floden i løbet af natten.

Lasten af containere skulle til Port Everglades, i Florida. Da vi ankom dertil var vores næste last også klar. Så snart vi havde losset, begyndte vi at laste. Alt her foregik meget forceret, og derfor ikke uden problemer. Charteren havde åbenbart misforstået noget omkring skibets capacity plan. De mente vi kunne laste en fuld last containere, og det med max vægt på hver enkelt container. Desuden ville de laste 8 stk. mejetærskere på toppen af containerne.

Der blev en større diskussion omkring dette. Jeg lavede en stabilitetsberegning, både på lasten som de mente vi kunne laste, og som selvfølgelig viste sig uladsiggørlig. Også en beregning af hvad jeg ville gå med til, vi kunne laste. Jeg kontaktede vores egne befragtere på rederiet, og bad dem få charteren til at indse sin fejlagtige beregning. Charteren mente, i fuld alvor, han var blevet snydt af rederiet. Det kunne jeg ikke have nogen mening om, kun henholde til at de jo havde alle relevante tegning og capacity planer over skibet. Så det ville være så som så, med deres beskyldning om snyd.

Resultatet blev, vi lastede mejetærskerne på mellemdækket i 1 lasten. Her kunne der så ikke lastes containere. Der var stor utilfredshed med dette fra charterrens side, men det kunne ikke være anderledes.

Da vi ud på aftenen var tillastet, bestilte jeg lods til afgang en time senere. Vi skulle have lagt vores bomme ned, og gjort dem søklar. Nu kom charterrens repræsentant ombord og forlangte vi skulle sejle med det samme. Han havde lods med sig. Jeg fik meget høvent besked på, vi kunne gøre søklar på vej ud af havnen. Hans begrundelse for dette hastværk var, at det næste skib der skulle ligge på pladsen, allerede var på vej ind.

Efter en meget lang dag, med mange diskussioner med denne herre, var jeg ved at værre lidt træt af ham. Jeg henholdte mig til min ret, ifølge charterpartyet, at bruge en time til at gøre skibet søklar. Desuden var der kun meget kort sejlads til vi var uden for molernes læ, og der var ret meget dønning lige i indsejlingen. Så vi kunne ikke nå at gøre bommene fast på den korte tid, inden vi kom ud i slingerage. Det var han på det nærmeste bedøvende ligeglad med.

I mellemtiden var der kommet nok en herre ombord. Han begyndte nu, uden at præsentere sig, eller på anden måde at give udtryk for hvem han var, at kommandere med lods. Han forlangte

vi omgående skulle sejle fra kajen, da det andet skib ventede. Han var klædt i civil, og jeg havde ingen anelse om hvem han var.

Nu havde jeg ligesom fået nok af dette gedemarked. Med et par få, og sikkert ikke meget diplomatisk ord, fortalte jeg de to herrer, hvad jeg mente om sagen. Ikke nok med de ikke var i stand til at laste et skib, eller for den sags skyld at beregne stabilitet, men at de også ville blande sig i mit arbejdsområde, var under lavmål. Og om så USA's samlede flåde lå og ventede på at komme til kaj hvor vi lå, kunne de komme til at vente til vi var søklar, og det var vi til den tid der oprindeligt var sat til afgang.

Nu syntes den sidst ankomne herre, at han ville præsentere sig. Det viste sig at være Port Everglades havnekaptajn. Han mente sandelig ikke hans måde at optræde på var forkert. Han var meget forarget over jeg ikke parerede ordre på stående fod. Og påpegede, at det ville få alvorlige konsekvenser for mig og skibet i fremtiden. Det tog jeg nu helt roligt. I mellemtiden havde styrmanden og folkene fået gjort skibet søklar. Styrmanden kom nu på broen, og meldte skibet klar til afgang. Jeg kunne nu meddele de herrer, at hvis det ikke var til for meget besvær, ville jeg gerne at de beføjede sig i land. Som det sikkert var dem bekendt, havde jeg en sejlplan der gerne skulle overholdes.

Da de var gået i land, var lodsens ved at omkomme af grin. Han havde ellers forhold sig tavs under hele diskussionen. På vejen ud af havnen fortalte han mig, at der sgu var det bedste han længe havde oplevet. Han kendte selvfølgelig havnekaptajnen, og kunne sige, det absolut ikke var første gang der var lignende problemer med ham. Dog var det første gang han havde set ham i civil påklædning ombord på et skib. Men han kunne, helt uden for citat naturligvis, helt forstå min holdning, og mente jeg gjorde det eneste rigtige. Vi kom af sted, om end med lidt besvær, og næste havn var Paramaribo i Surinam.

Det var nu ikke det sidste jeg hørte til den gode havnekaptajn. Næste dag fik jeg en telex fra rederiet. De havde modtaget en meget detaljeret rapport fra charteren omkring vores anløb af Port Everglades. Denne rapport gav udtryk for, at skibet ikke kunne opfylde de forpligtigelser, som rederiet havde lovet. Desuden forlangte de, at jeg skulle give havnekaptajnen en uforbeholdende undskyldning for min ubehøvlede optræden. På dette svarede jeg, at det ville jeg gerne – hvis den gode havnekaptajn på nogen måde kunne påvise, at jeg havde udvist dårligt sømandskab, eller på nogen måde kunne bevise, at mine krav om tid til at gøre søklar, var i strid med nogen amerikansk regel for sejlads.

Her sluttede denne diskussion, og jeg hørte ikke mere, hverken fra rederiet eller charteren. Jeg kom ikke tilbage til Port Everglades mere med *Arktis Ocean*, men fra anden side ved jeg, at charteren blev meget mere medgørlig efter denne episode. Selv om jeg senere kom til Port Everglades med andet skib, mødte jeg desværre ikke den gode havnekaptajn igen.

Rejsen til Paramaribo gik rigtig fint. Vejret var godt og det blev behageligt varmt. Losningen i Paramaribo forløb uden problemer, og var klaret på et døgn. Vi lastede derefter igen container til Georgetown i Guyana. Efter udlosningen her, var der lidt usikkerhed om hvad vi skulle laste. Den 2. april lastede vi 3 stk. reefercontainer, og 4 stk. tomme container. Vi fik fra charteren besked om at gå på floden til ankers, og afvente yderlig ordre.

Næste dag, den 3. april, gik vi igen langs kaj. Nu lossede vi de containere, vi havde lastet dagen i forvejen. I stedet skulle vi laste 2000 tons ris i sække, til Kingston på Jamaica. Det gjorde vi lasten klar til, men fik så besked fra afskiber, at lastningen var udsat til næste dag.

Næste dag igen en ny besked. Risene var inficeret med insekter, og skulle gasses inden indlastningen. Denne besked gav jeg videre til charteren, som var meget utilfreds med forsinkelsen. Der gik yderlig 2 dage med forskellige undskyldninger, min vurdering var at afskiberen ikke havde lasten klar. Charteren kom med flere telexer, og kunne ikke forstå hvorfor vi ikke kunne komme i gang. Jeg blev, af charteren, bedt om at inspicere lasten. Jeg fik den besked fra afskiberen, at lasten var oplageret langt fra havnen, så det kunne ikke lade sig gøre.

Først den 7. april startede vi på lastningen. Men det gik utroligt langsomt, der var mange stop hvor vi ventede på at lasten kom frem til havnen. Charteren sendte et utal af telexer, og var meget utålmodig. Af en eller anden grund, strejkede både agentens og afskiberens telexmaskiner. Så al telex trafik gik gennem skibet. Jeg kunne kun videregive hvad jeg modtog, og ellers bare give charteren en daglig rapport over tingenes udvikling. For besætningen var det nogle trælse dage. Vi havde ekstra vagt på døgnet rundt. Der var meget tyveri i havnen, og ikke kun fra landsiden. Tyveknægtene prøvede også at komme ombord fra små både på floden. Agenten havde sine egne vagtfolk ombord om natten. Men de fandt hurtigt et sted at ligge sig til at sove, så dem havde vi ikke meget gavn af. Heldigvis undgik vi nogle direkte konfrontationer med tyveknægtene, takket være besætningens årvågenhed. Men det var en meget trættende og opslidende omgang.

Endelig, den 19. april, efter næsten 12 døgn lastning, var skibet tillastet og vi kunne gøre søklar. Vi fik lods, og afgik fra Georgetown rigtig godt trætte af det lange ophold. Men træerne gror ikke ind i himmelen. Efter 3 timers sejlad kunne vi ikke holde køling på hovedmotoren. Saltvandskøleren var blokket op med mudder fra floden. Og det, selv om maskinbesætningen havde rensset den dagen før. Vi måtte stoppe og drive mens køleren igen blev rensset. Efter opstart på ny, kunne vi ikke få motoren op på fuld omdrejning. Vi gik nu tilbage til flodmundingen og ankrede. Maskinbesætningen konstaterede at der var vand i smøreolien. Det skyldes en lækage i smøreoliecentrifugen.

Vi arbejdede nu det næste døgn med at skifte smøreolie på hele systemet, reparerer og justere centrifugen. Da vi igen kunne sejle og forsætte rejsen, var det ikke med fuld fart. Maskinchefen meddelte mig, at han fandt flere fejl på maskineriet. Vi lavede en udførlig rapport til rederiet om dette, og fik lovning på reservedele ved ankomst til Kingston.

Hele besætningen var efterhånden ved at være rigtig godt trætte, men nu kunne vi slappe lidt af de næste dage. Maskinchefen var især godt nedkørt, og mente ikke der blev helt styr på maskinproblemerne, før en ordentlig overhaling af det hele blev lavet. Det skrev jeg til rederiet, men her var man ikke helt enige med mig. De mente det kunne klares med, vi fik reservedele ombord. Så måtte vi klare problemerne så godt vi kunne.

Som om vi ikke havde haft problemer nok, opdagede vi 3 dage efter afgang fra Georgetown, en blind passager ombord. Denne blindpassager blev fundet under spilplatformen midtskibs. Her havde det lykkedes manden, at holde sig skjult. Da han blev opdaget, forhørte vi ham og gav ham derefter noget mad. Han var nu ikke synderligt forkommen, og lod ikke til at være særligt skræmt over situationen.

Han fortalte sit navn, fødselsdag og hvor han kom fra. Han var fra Aruba, en ø i Caribbean, og var kommet til Georgetown som blindpassager på et andet skib. Nu fik han et bad, noget rent tøj. Det lod han til at være fint tilfreds med. Jeg forklarede ham, at han ville blive overgivet til myndighederne på Jamaica når vi kom frem. Det kunne han ikke forstå, skibet skulle jo til America. Havde han vist vi skulle til Jamaica, havde han aldrig gemt sig ombord. Jamaica var no good for ham, forklarede han. Jeg kunne nu indse, det var ikke første gang den lille mand havde givet den som søturoist. Han fortalte da også, at han havde været mange forskellige steder, og han syntes faktisk godt om vores skib. Her ville han gerne blive, han ville endda arbejde gratis, hvis bare han kunne få lov at blive et stykke tid. Det kunne der jo ikke blive tale om, og det forstod han også godt.

Jeg fik lavet en rapport til rederiet, samt til myndighederne på Jamaica. Straks ved ankomsten til Kingston, blev vores blindpassager taget i land af politiet. Han blev holdt i arrest under skibets ophold. Men da vi sejlede fra Kingston, blev han pænt afleveret ombord igen. Myndighederne her ville ikke tage sig af ham, da han ikke var blevet opdaget mens skibet var i deres territorialfarvand. Losningen i Kingston blev klarert på 3 døgn. Næste havn blev Savannah i USA. Så vores blindpassager fik sit ønske om at komme til Amerika opfyldt. Dog tror jeg ikke omstændighederne blev lige det han havde drømt om.

Ved ankomst til Savannah, skulle vi lave en del reparationer på maskinen. Der kom 2 betjente ombord, og blindpassageren skulle holdes indespærret ombord indtil næste dag. Derefter vil han blive eskorteret til lufthavnen, og blive fløjet til sit hjemsted, øen Aruba.

Næste dag, inden vi begyndte at laste, blev manden afhentet af yderlig et par betjente. Den lille mand blev belagt med håndjern, og så mildest talt ikke ud til at være særlig stolt af situationen. Vi lastede stykgods til Santana i Brasilien, og var tillastet sidst på aftenen, hvorefter vi afsejlede fra Savannah. Turen til Amazonefloden gik fint. Vi havde godt vejr, og ankom til Santana den 16. maj. Her blev jeg afløst for ferie. Efter overlevering til den nye skipper, blev der lige tid til et kort hvil ombord, inden jeg begyndte hjemrejsen tidligt næste dag.

Fra starten af 1992, blev bladet Navigatør udgivet som et fælles fagforeningsblad, for Navigatørernes Fællesforening, Danmarks Skibsførerforening og Dansk Skipperforening af 1942. Den nye fællesforening, for de fusionerede fagforeninger, ville dog først være aktuelt fra 1. oktober 1992, og ville da få navnet, Dansk Navigatørforening (DANA).

Nu var der kun at håbe på, at den nye forening kunne være det, der skulle til for at forbedre navigatørernes vilkår. Og, at der, ved at løfte i flok kunne skabes en fornuftig dialog med rederne. Enighed gør stærk – sammenhold gør forskellen.

Arktis Ocean - 1992/93

Efter endt ferie, mønstrede jeg igen som skipper på ***Arktis Ocean***. Denne gang mønstrede jeg i Gibraltar den 23. juli 1992. Skibet kom fra USA med en last stykgods til Sfax i Tunis og Mukalla i Yemen. Inden afgang fra Gibraltar bunkrede vi, og fik proviant hjemmefra.

Efter 3 døgn med fint vejr gennem Middelhavet, ankom vi til Sfax. Lossede her i 2 dage, derefter fortsatte vi til Suezkanalen. Kanalpassagen gik som planlagt, og vi havde en god nordlig vind med gennem det meste af Rødehavet. Først da vi kom ud i Adenbugten, skiftede vinden til sydlig. Vi fik nu en mere behagelig temperatur på ca. 30 grader. Gennem Rødehavet havde vi haft op til 38 grader.

Vi ankrede på Mukalla red den 8. august. Der ville først være kajplads til os næste morgen, så vi kunne slappe lidt af. Siden jeg kom ombord, havde jeg haft travlt med at lave doklister, sammen med maskinchefen og styrmanden. Efter udlosning i Mukalla, skulle vi sejle i ballast til Colombo på Sri Lanka. Her skulle skibet i dok, og det var yderst tiltrængt. Næste morgen kom vi langs kaj, og var udlosset sidst på aftenen. Dog kom udklaringspapirerne ikke før næste morgen, hvor vi sejlede mod Colombo så snart formaliteterne var i orden.

Den 16. August ankom vi til Colombo, efter en rigtig behagelig sejlads over det Indiske Ocean. Rederiets inspektør kom ombord straks ved ankomsten, og vi gik i gang med gennemgang af skibet. Der var meget at tage fat på, og næste dag kom skibet i dokken.

De næste 14 dage havde vi alle ret travlt med at få skibet op på dupperne igen. Værftet viste sig at være ret effektivt med deres arbejde, og vi fik lavet det vi skulle, delvis i overensstemmelse med forventningerne.

Den 29. August var vi igen klar til at dokke skibet ud. De sidste test blev lavet sammen med inspektøren, og da alt så ud til at fungere efter forventningerne, kunne vi gøre klar til at sejle. Vi bunkrede olie og ferskvand, fik sagt farvel til inspektøren, hvorefter vi afsejlede til Visakhapatnam på Indiens østkyst.

Den 1. sept. ankrede vi på Visakhapatnam red, og skulle vente nogle dage på lastning. Det var vi meget tilfredse med. Der var meget rengøring efter dokningen, så besætningen kedede sig ikke.

Selve lastningen tog også sin tid. Vi skulle laste aluminiumsbarre til Singapore. Der var et stort arbejde med at stuve, og afsprode, disse barer. Først den 12. Sept. var skibet tillastet med 2250 tons aluminiumsbarre. Efter en hurtig rejse, ankom vi til Singapore den 18. september.

Her fik vi post hjemmefra. Bl.a. fik jeg, fra en bekendt, tilsendt nogle artikler som beskrev en sejlads med flygtninge på coasteren ***Svendborg Globe***, fra det borgerkrigshærgede tidligere Jugoslavien.

Skibet var chartret af en Tysk nødhjælps-organisation Cap Anamur, og var oprindeligt på vej til Somalia med nødhjælp. Skibet blev omdirigeret undervejs til Somalia, og fik ordre om at gå til Split i Jugoslavien. Her fik skibet 337 bosniske flygtninge, hovedsageligt kvinder og børn, ombord og forlod Split med kurs mod Tyskland. ***Svendborg Globe*** var en coaster på 499 BRT, bygget i 1972, og tilhørte rederiet Svendborg Enterprise i Svendborg. Skibet var blevet stoppet efter 10 døgn sejlads, og dirigeret til Lissabon i Portugal. Det fremgik ikke af artiklerne, hvad der var den direkte årsag til, at skibet var ankommet til Lissabon. Men den danske Søfartsstyrelse nægtede at lade

skibet sejle videre, og forlangte at de ombordværende flygtninge skulle transporteres videre på anden vis. Flygtningene blev efterfølgende fløjet videre til Bremen i Tyskland med fly.

Inden den videre transport af flygtningene, havde der været et par dages diskussion mellem dansk Søfartsstyrelse og den tilsvarende portugisiske. Portugiserne mente godt, efter en inspektion af skibet, at det var forsvarligt at lade skibet sejle videre til Tyskland. Omvendt hold den danske Søfartsstyrelse fast i deres krav om, at stoppe skibet af sikkerhedsmæssige grunde.

Da jeg læste artiklerne første gang, var min tanke, at hele dette projekt var det rene vanvid. Bare tanken om, at stuve så mange mennesker sammen i en lille coaster, over så lang tid, forekom mig vanvittigt.

Da jeg så havde nærlæst det hele en gang til, kunne jeg måske godt se visse perspektiver i aktionen. Men stadig forekom det mig, som værende en helt forrykt, og i høj grad foragtelig udnyttelse, af nogle ulykkelige menneskers skæbne. Og jeg havde absolut fuld forståelse for, at Søfartsstyrelsen satte en stopper for dette vanvid.

Som sømand måtte man græmmes, alene ved tanken om at stuve så mange mennesker sammen i en 20 år gammel coaster. Jeg kunne forstå, hvis det havde drejet sig om en kortere rejse, til f.eks. Italien eller lignende, hvor opholdet ombord måske havde drejet sig om et døgn eller to. Så kunne man forstå det, og også kalde det en god humanitær indsats. Men her drejede det sig om 337 traumatiserede mennesker, hovedsageligt kvinder og børn, og ikke mindst, et planlagt ophold på ca. 16 døgn. Så kunne det ikke længere kaldes en humanitær indsats, men derimod en indsats præget af kynisme, tilsidesættelse af alle former for sikkerhed og menneskelige hensyn, og set med mine øjne, totalt uansvarligt. Derfor forstod jeg ikke, at rederiet og skipperen ombord på **Svendborg Globe**, i det hele taget var gået med til dette fra starten.

I en artikel fra Ekstra Bladet, den 20. august 1992, kan man måske finde en forklaring på dette:

Skibsreder Ebbe Folkmar betegnede i går sit rederis sejlads med 335 sammenstuede flygtninge ombord på en coaster som "en god gerning"

Rederiet, som ejer skibet **Svendborg Globe**, vil ikke udtale sig om detaljer i transporten af 335 syge flygtninge fra det krigshærgede Jugoslavien til – foreløbig – Lissabon. Det er imod rederiets politik at oplyse, hvor meget der for eksempel kan tjenes på transporten af de nødstedte jugoslaver.

Skibsinspektør Bjarne Brusgaard, rederiet Svendborg Enterprise, understregede i aftes overfor Ekstra Bladet, at skibet er chartret ud til den tyske nødhjælpsorganisation Cap Anamur. Det er en forretning som enhver anden. Søfartsstyrelsen beordrede i går skibet i havn i Portugal. Men 335 flygtninge stuvet sammen i en coasters lastrum er ikke i overensstemmelse med sikkerhedsreglerne, mente Styrelsen.

- De portugisiske myndigheder har nu godkendt skibet og givet tilladelse til at sejle videre, siger Bjarne Brusgaard.

- *Men det er kun godkendt til transport af 12 personer?*

- Det er en misfortolkning. Det må maksimalt medtage 12 passagerer.

- *Men er de 335 da ikke passagerer?*

- Vi betragter dem som flygtninge. Og vi betragter sejladsen som en nødsituation.

- *En nødsituation, men vel også en forretning?*

- En ganske almindelig forretning, ja. Vi har chartret skibet ud til Cap Anamur gennem nogen tid. Det var jo på vej til Somalia, også for Cap Anamur. Det medførte sukker og ris, som nu bliver spist af flygtningene ombord på coasteren.

Sømandsforbundets formand Henrik Berlau kaldte i går Svendborg-rederiets indsats for de 335 flygtninge for "iskold forretning". Han henviste til, at Svendborg Globe under sit tidligere navn var med til at sejle våben fra Israel til Iran i 1986. Afsløringen af disse sejlads satte gang i Iran-Contra affæren.

- Det siger alt om rederiets ædle motiver, lød Berlaus syrlige kommentar.
 - Det er, hvad man kan forvente, siger Svendborg Enterprises skibsinspektør.
 - Men vi har drevet seriøs skibsfart i sytten år, og vi sejler med alt muligt. Også for eksempel med nødhjælp til Somalia. Det kan man så kalde kold forretning, hvis man vil. Det er vel også en slags forretning for dagbladene at skrive om verdens elendighed, ikke?
- Svendborg-rederiets direktør Ebbe Folkmar var ikke at træffe i aftes. Men tidligere på dagen beskrev han over for Ritzaus Bureau sin virksomheds indsats som 'en god gerning'.

Lederne af den tyske nødhjælpsorganisation, Christel og Rupert Neudeck, rasede mod den danske Søfartsstyrelse. Christel Neudeck udtalte til medierne. – *Det er nemmere at standse et skib med flygtninge, end det er at standse et skib med våben!*

Hendes mand, Rupert Neudeck, udtalte sig om Søfartsstyrelsens beslutning.

- *Det er noget svineri, der er foregået. Der var et velorganiseret liv ombord, indtil skibet blev kaldt ind til Lissabon. Så brød køkken- og rengøringstjenesten og alle de andre ting sammen, fordi flygtningene blev nervøse og usikre.*

Til Ekstra Bladet udtalte næstkommanderende i Søfartsstyrelsen, Hugo Drachmann følgende, og afviser fuldstændig kritikken:

- *Vi har forståelse for, at man sejler nogle flygtninge væk fra Split, men når de er kommet til Lissabon, så er de uden for farezonen, og så må de ikke sejle videre. Så må vi sige stop. Der er storme i Biscayen på denne årstid. Det betyder, at lugerne må lukkes ned til passagererne, og så bliver det svært at få dem op ad stejle stiger og i bådene, hvis der sker noget. Reglerne er overtrådt. Om vi vil gøre noget, ved jeg ikke. Nu må støvet lige have lov til at lægge sig.*

Andre artikler kunne fortælle om hvilke forfærdelige forhold, flygtningene havde haft ombord på skibet under rejsen. Om mangel på mad, mange børn med diarre, om søsyge og andre psykiske lidelser. Det var ufatteligt, at rederiet, skipperen og hvem der ellers var involveret, ikke kunne se det uansvarlige og uanstændige, i at gå i gang med sådan et sindssygt projekt. Her var ikke tale om, at man ville gøre et humanitært arbejde for flygtningene. Eller, at man ville gøre alt for at komme nogle stakkels nødstedte mennesker til hjælp. Her var tale om en utilgivelig stupid og ugenomtænkt handling, som heldigvis ikke fik, men meget nemt kunne have fået, katastrofale følger. Det håber jeg følgende artikel i Ekstra Bladet, den 22. august, vil vise:

MISBRUGT I POLITISK SPIL – Idealistiske amatører bag usikker sejlads

- 337 bosniske børn og kvinder er blevet brugt i et politisk spil af nogle idealistiske amatører. Hjælpeorganisationen Cap Anamur stuede dem om bord på det alt for lille danske skib Svendborg

Globe og sendte dem ud på en 11 døgns lang sørejse, der kunne have varet 16 døgns, hvis den danske Søfartsstyrelse ikke havde stoppet skibet i Lissabon.

- Vi ville skabe opmærksomhed om sagen og vise, at der kunne gøres noget. Derfor omdirigerede vi det danske skib. Når vi først havde flygtningene om bord og skulle helt til Tyskland, så ville politikerne få tid til at besinde sig til at give dem en modtagelse, siger Cap Anamurs leder, Rupert Neudeck.

Han indrømmer, at der ikke skal hentes flere flygtninge ud fra Bosnien ved lignende aktioner.

- Vi har folk i Somalia og andre steder og koncentrerer os om det. Flygtningene fra Jugoslavien bør hjælpes på stedet -, sagde Neudeck i går på en pressekonference.

Den lille organisation, der er opbygget lige så diktatorisk som Greenpeace, har opnået en maksimal presseomtale, men hele aktionen efterlader en modbydelig fornemmelse af, at prisen er blevet betalt af folk, der i forvejen var på flugt.

- Vi sagde på forhånd til dem, at rejsen ville blive hård, men at den var bedre, end granatregnen. Vi vidste godt, at vi ikke kunne sætte dem i land i Italien eller noget andet sted. Vi er ikke en regering, der råder over transportmidler og garantier, og derfor skulle de sejles helt til Bremerhaven, siger Neudeck.

Ved at sende flygtningene ud på en lang rejse med **Svendborg Globe** tvang han de tyske delstater til at modtage dem – minus Bayern, som ikke vil have noget med sagen at gøre.

Og Cap Anamur fik et økonomisk chok, da Søfartsstyrelsen forhindrede sejladsen over Biscayen. Det betød en ekstraudgift på ca. 300.000 kr. til et jumbojet fra Air France.

- Det vil vi forhandle med Svendborg Enterprise om. rederiet skulle have 25.000 kr. om dagen for at sejle flygtningene til Tyskland. Det kan ikke levere varen, og så får det ikke pengene, siger idealisten Rupert Neudeck.

Hermed ikke mere om denne historie. Kun, at man må sige, dansk coasterfart bredte sig vidt omkring, og ikke altid i lige heldig retning.

Efter udlosningen i Singapore, sejlede vi til Kuala Tanjung i Malaysia. Her skulle vi igen laste aluminium igots (barrer, magen til dem vi lastede i Visakhapatnam). Lasten skulle sejles til Yantai i Kina. Her i Malaysia foregik lastningen anderledes hurtigt, end i Indien. I løbet af 2 døgns var vi tillastet med 2000 tons.

Rejsen gennem det Kinesiske Hav til Yantai forløb fint. Efter udlosningen i Yantai, gik vi videre til en anden kinesisk havn, Xingang i det Gule hav. Her lastede vi 1500 tons ammonium clohride, og 120 tons stykgods til Port Kelang i Malaysia. Også denne rejse forløb fint, vi havde frisk NØ vind, som hjalp os godt på vej sydover.

Efter udlosningen i Port Kelang, gik vi i ballast til Singapore. Her lastede vi stykgods til Cebu og Manila på Filippinerne. Vi lastede også nogle store flydefendere og 2 containere, samt nogle kasser med stores og reservedele. Dette skulle vi have med ud til et andet skib på Papua Ny Guinea, som var vores næste destination efter Filippinerne. Vores filippinske søfolk blev glade, da de hørte vi skulle til filippinerne. Losningen gik nu ret hurtigt, både i Cebu og Manila, hvor opholdet kun kom til at strække sig over en enkelt dag. I Manila havde jeg en ret komisk oplevelse.

Dagen før ankomsten til Manila, havde jeg modtaget et telex fra vores filippinske manning agency, Imperial. Imperial var det agentur der leverede vores filippinske søfolk. Normalt havde jeg ikke direkte noget med dem at gøre, da al forhyring gik via rederiet. Men jeg lurede noget over teksten i det modtagne telex, som lød – Hej Poul Erik, velkommen til Manila, jeg og (et navn jeg ikke længere husker, men det var åbenbart en sekretær i firmaet) glæder os til at spise frokost med dig i morgen -.

I første omgang tænkte jeg ikke videre over dette, jeg havde ligesom andet at tænke på i forbindelse med det forestående havnearløb. Næste formiddag, efter vi var fortøjet og løsningen var godt i gang, kom vagtmanden op til mig, og meddelte, at der var en mand og dame, der gerne ville tale med mig. Jeg bad vagtmanden vise de besøgende op. Jeg var lige blevet færdig med at tage mig af myndighederne, og havde derfor lidt papirarbejde at lave i den forbindelse.

Manden var repræsentant fra manning agency Imperial, og præsenterede sig som direktør for firmaet. Han havde følgeskab af sin yndige sekretær, som var filippiner, samt en ung mand, også filippiner, hvis eneste opgave øjensynligt var, at bære direktørens omfangsrige mappe. Jeg hilste selvfølgelig pæn på de gode mennesker. Direktøren var nordmand, og talte som en løbsk norsk elv under et forårstøbrud. Han fremhævede med mange, og store ord, sit store engagement i forbindelse med hans fremragende firma. Inden jeg nåede at få et ord indført, havde han udtrykt sin store glæde ved at jeg gav mig tid til at tale med ham, og ikke mindst, så glædede han sig helt vildt til vores frokost. Han havde allerede talt med kokken om dette.

Nu fik jeg endeligt et ord indført. Jeg takkede ham selvfølgelig for hans uddelte interesse for mit skib. Men jeg måtte desværre beklage, jeg havde ikke så meget tid til rådighed til at pleje selskabelighed, da jeg havde præsterende arbejde, der kom i første række. Men, ak det skulle jeg ikke tænke på, nu skulle jeg bare slappe af, nyde tilværelsen og hans gode selskab. Han viste skam godt, at vi skulle sejle senere på dagen. Derfor havde han også bragt nogle ekstra folk med ombord. Så kunne de tage sig af arbejdet på dækket, og så kunne vi andre slappe af og nyde tilværelsen.

Jeg var ærligt talt, allerede på daværende tidspunkt, temmelig træt af den stortalende nordmands ordstrøm og lovprisninger, især af sig selv. Men jeg ville heller ikke virke uhøflig. Jeg spurgte, hvad han mente med, at have bragt ekstra folk ombord på skibet. Jo da, han havde så mange søfolk gående og vente på at få hyre, og de ville kun have godt af at komme ombord og se skibet. Og så kunne de jo ligeså godt lave lidt arbejde samtidigt.

Vi blev afbrudt i videre forklaring, da vagtmanden kom, og spurgte, om jeg havde tid til at tale med kokken. Jeg undskyldte, at jeg blev nødt til at forlade selskabet, men de kunne jo nyde en øl mens jeg lige gik.

Kokken var lidt beklemmt ved situationen, men sagde til mig, at direktøren havde sagt til ham, at der var en hel del mennesker til frokost, og det var han ikke lige forberedt på. Han viste mig også en liste, som direktøren havde givet ham. Dette var en liste over forskelligt proviant, som han havde fået besked på at give til direktøren. På listen var der ost, pålæg og andre lækkerier, som den gode mand mente han skulle have. Kokken var lidt beklemmt ved denne liste. Han var ikke meget for at jeg skulle se den, og det var ret forståeligt. For kokken, var direktøren jo en slags chef,

da det var ham der skaffede kokken hyre. Men kokken ville heller ikke bare give manden disse varer, uden min viden. Jeg forstod godt kokkens dilemma, men sagde til ham, at han havde gjort det helt rigtige.

Da jeg kom op i min kahyt, hyggede den gode direktør og hans sekretær sig. Jeg var godt gal i hovedet, og spurgte manden om, hvordan han forholdte sig til at sætte sine ansatte i forlegenhed, ved at misbruge deres loyalitet. Det forstod han ikke hvad jeg mente med. Jeg viste ham, hans egen liste, og spurgte om han havde skrevet denne. Jo, det det havde han da godt nok, men nu måtte jeg endelig ikke misforstå det, det havde selvfølgelig været hans hensigt, at tale med mig om det. Jeg meddelte nu direktøren, at jeg desværre ikke kunne afse tid til at spise frokost med ham, da jeg havde en del arbejde at lave. Men han skulle da være velkommen til at få et måltid mad i officersmessen inden han gik. Og lige for god ordens skyld, syntes jeg ikke vi skulle tale mere om denne sag. Samt, at hvis det ville få konsekvenser for kokken, at han havde været ærlig og loyal overfor sin skipper, så kunne vi ligeså godt få rede på det her og nu.

Selvfølgelig ville det ikke få konsekvenser for kokken, forsikrede direktøren. Nu havde han pludselig også noget præsterende arbejde, så han ville takke så mange gange for denne gang, og håbede vi kunne mødes på et senere tidspunkt, hvor vi ikke begge havde så meget at se til.

En del af en skippers arbejde, består af repræsentativt arbejde for sit rederi. Det forventes der af ham. Men i dette tilfælde, syntes jeg ikke jeg var i stand til at være særlig selskabelig. Mandens fremtoning var virkelig provokerende og slesk. Og i sådan tilfælde, kunne jeg ikke dy mig for at sige min mening. At det ikke var særligt diplomatisk, skal jeg gerne indrømme. Hvis manden i stedet var kommet direkte til mig, med sit ønske om lidt godt til ganen, havde det set anderledes ud. Men at han udnyttede sin position i forhold til kokken, som tilfældet var, kunne jeg ikke acceptere.

Jeg talte med kokken, da selskabet var gået i land. Og han var selvfølgelig ked af, at være skyld i dette postyr. Jeg forklarede ham, det skulle han ikke være. Han havde gjort det rigtige i at komme til mig. Men jeg kunne selvfølgelig ikke garantere, at direktøren ikke ville gøre brug af sin position overfor kokken på et senere tidspunkt. Jeg skrev derfor et brev, hvor jeg gjorde rede for forløbet i sagen. Dette brev fik kokken, i tilfælde af han skulle få problemer.

Jeg talte flere år senere med kokken. Han var ombord i et skib, hvor jeg var på besøg. Og han fortalte, at han ikke havde haft nogen problemer. Han havde heller aldrig omtalt episoden, så der var ikke sket noget yderlig, hvilket jeg var glad for.

Samme dag fik jeg en telex fra rederiet, som åbenbart havde været i kontakt med nordmanden. Bemandingsafdelingen beklagede, at jeg åbenbart havde haft for travlt til at tage mig ordentligt af direktøren. De mindede mig om, at der var af stor betydning at have et godt forhold til vores samarbejdspartnere rundt omkring. Jeg svarede dem kort, at jeg selvfølgelig var af samme opfattelse omkring at samarbejde med vores forskellige samarbejdspartnere. Men lige i dette tilfælde anså jeg ikke, at jeg var i stand til at afse tid til mere, end jeg havde præsteret. Men hvis de ønskede det, skulle jeg gerne give en mere fyldestgørende udredelse omkring situationen. Det ønskede man åbenbart ikke, for jeg hørte ikke mere om det.

Jeg skal ærligt indrømme, at selv om jeg ikke havde noget imod at sejle med udenlandsk besætning, delte jeg ikke rederiernes begejstring for det. De udenlandske søfolk, jeg havde sejlet sammen med, havde jeg ingen ting at klage på. At der var forskel på, at sejle sammen med danske

eller udenlandske søfolk, var helt sikkert. De danske søfolk var klart bedre uddannede, end deres tilsvarende udenlandske kollegaer. Både blandt danske og udenlandske søfolk var der gode og mindre gode søfolk, på dette punkt var der ikke nogen forskel. Selvfølgelig havde jeg helst set danske søfolk i danske skibe, det tror jeg nok de fleste af mine kollegaer ville være enige med mig i. Uanset hvor godt et samarbejde man havde med en udenlandsk besætning, ville der altid være nogle kulturelle og sociale forskelle, som kunne være svære at få til at gå op i en højere enhed. Vi, som officerer, havde ikke nogen indflydelse på hvilke nationalitet rederierne ønskede at bemane deres skibe med. Derfor kunne man kun prøve på, at få det bedste ud af samarbejdet ombord, hvad enten det var med dansk, eller udenlands besætning.

Det jeg derimod var meget modstander af, var rederiernes aflønning af deres udenlandske søfolk. Det var under al kritik. Desværre har jeg, nu hvor jeg skriver dette, ikke nogen konkrete lønsatser at henvise til. Men efter min hukommelse, var en filippinsk matroshyre på lidt over 1.000 USD. I denne sum var indregnet ca. 100 timers betalt overtid. Så inden for en normal måneds arbejde ombord, kunne der aldrig opnås overtidsbetaling. Der var efter min mening, en ren slaveløn som danske skibsredere burde skamme sig over. At det var lønninger, som rederne aftalte med filippinske organisationer, gjorde ikke sagen bedre. Ifølge denne aftale, skulle den filippinske sømand sende 80 % af sin grundhyre hjem til det bemandingsfirma, han var tilknyttet. Herfra ville de så blive udbetalt til hans familie, efter at være vekslet til lokal valuta. Denne veksling var absolut ikke til sømandens fordel, men kom kun bemandingsfirmaet og den filippinske stat til gode. Kontrakterne lød på 9 måneders udmønstring, men folkene blev som regel et år, eller mere ombord. Det var selvfølgelig frivilligt at blive ombord ekstra tid. Men da der var mange om budet blandt de filippinske søfolk, holdt man gerne ved, så længe som muligt.

Så, ikke alene var det en ussel løn de danske skibsredere betalte til deres udenlandske søfolk. I filippinernes tilfælde, var der desuden tale om, at skibsredere accepterede en usmagelig form for korrupsion i sømandens hjemland. Så jeg kunne absolut ikke være uenige med de mennesker, der mente, at der herskede slavelignende tilstande i visse dele af den danske handelsflåde.



Den 1. november, ankrede vi sent om aftenen i bugten ved Batangas på Filippinerne. Efter vi havde været i Cebu og Manila for at losse, skulle vi nu vente her i bugten på den næste last. Den filippinske besætning havde haft besøg af deres familie, hvor det var muligt. De, der ikke kunne få besøg ombord, havde haft fri, så de selv kunne besøge familien. Et par havde haft deres koner med til Batangas, og på den måde havde alle nydt godt af det længere ophold på Filippinerne.

Lasten, vi skulle laste i Batangas, bestod af

nogle store konstruktioner til en kobbermine i Kiunga på Papua Ny Guinea. Der var en del tunge løft på op til 32 tons, og vi skulle losse det hele med eget lossegrej. Så det skulle placeres ret nøjagtigt ombord.

Skibets besætning forestod selv surringen af lasten, og det var et stort arbejde. Det blev gjort efterhånden som lasten kom ombord, og besætningen gjorde deres arbejde med stor omhu. Det blev bemærket af afskiberens repræsentant, og guldmedalje i en bonus til folkene da skibet var tillastet.

Den 6. november var skibet tillastet. Alt var surret, eftersat og godkendt. De sidste forberedelser var overstået, og vi sejlede fra Batangas.

Vi havde simpelthen en pragtfuld sejlads fra Filippinerne til Papua New Guinea. Der var det skønneste vejr, med næsten ingen vind, temperaturer lige omkring 30 grader.

Efter passage af Torres Strædet, ankrede vi den 14. november på Daru red. Her skulle vi indklarere og skifte styrmand og maskinchef. Vi skulle også have en lokal styrmand ekstra med. Det var et krav fra myndighederne. Vi havde proviant og stores med til et andet skib, som lå til ankers ved flodmundingen til Fly river. Det var den flod vi skulle besejle, for at komme til Kiunga. Der var lidt problemer med myndighederne, som ikke ville godtage de manifester jeg havde med fra Singapore, på det andet skibs gods. Det blev dog ordnet til alles tilfredshed, inden vi sejlede videre. Jeg havde fået en større instruktion telex fra rederiet. Vi skulle indgå i en "timecharter" for OK-Tedi, firmaet bag minen i Kiunga. Efter udlosningen af konstruktionerne, skulle vi laste kobbererts (et produkt, der mest kan sammenlignes med knust kul) ud fra Kiunga til et bulkskib som lå til ankers på kysten ude ved flodmundingen. Det var dette skib, **Karabi**, vi havde stores med til.

Næste dag var alle formaliteter ordnet. Vi fik lods, som også skulle blive ombord på hele turen, og sejlede ud til **Karabi**. Vi ankrede tæt ved **Karabi** omkring midnat. Da det blev lyst, var der for meget dønning til vi kunne gå langs siden.

Karabi var en større bulkcarrier, hvis opgave var at fungere som opsamlingskib for afskibningen af kobbererts. De mindre skibe, dels de coasters der sejlede på Kiunga, dels minens egne skibe, lossede deres last ved **Karabi**. Når denne havde en hvis lastmængde ombord, kom der et større skib og lastede fra **Karabi**.

Karabi sejlede altså ikke selv fra positionen, men lå hele tiden ankret op. Jeg talte med skipperen. Han havde været ombord i 2 perioder, men aldrig sejlet med skibet.

Vi blev liggende, og senere på dagen da strømmen vendte, lagde dønningen sig. Vi gik langs, og lossede det gods vi havde med til **Karabi**. Derefter gik vi ind i flodmundingen og ankrede ved øen Umunda. Der var ikke vand nok i floden til vi kunne komme helt op til Kiunga.

Her kom vi til at ligge og vente de næste 10 dage. Jeg fik radiokontakt med Kiunga og de andre skibe der lå på floden. På dette tidspunkt var der to andre af rederiets skibe på vej op til Kiunga. **Arktis Sirius** lå strandet ca. 25 km. fra Kiunga. Nu lyder det voldsomt, at skibet var strandet. Men det var hverdagskost, når man sejlede på floden. Tit faldt vandet i floden meget hurtigt, og så strandede skibet bare, når der ikke var mere vand. Det skete der som regel ikke noget ved, man ventede bare til vandet igen steg. Så sejlede man videre.

Arktis Trader lå til ankers ca. 85 km. længere oppe på floden. Da vandstanden ved Kiunga var faldende, så jeg ikke nogen mening i at gå længere op. Vi ville ikke kunne lave noget alligevel, derfor valgte jeg at blive liggende i flodmundingen.

Der var også andre danske skibe herude. Et par stykker sejlede i fast fart med forsyninger til Kiunga fra Australien. Skipperen på den ene, havde sejlet fast på floden de sidste 10 år. Han kendte floden som sin egen bukselomme, og blev derfor en uvurderlig hjælp for os "nybegyndere".

Fra munden til Kiunga var der ca. 500 km. sejlads på floden gennem junglen. Der eksisterede ikke nogen egentlige kort over floden. Mineselskabet havde nogle opmålingsbåde sejlede, og de lavede nogle temmelig usikre kort, som vi brugte. Flodlejlet ændrede sig meget på nogle strækninger, alt efter vandstanden og strømmen. Så det var lidt af en usikker affære at sejle der.

Hver morgen havde vi kontakt med Kiunga og de andre skibe. Her blev vi opdateret med vandstanden, og hvad der ellers var af nyheder.

Efter den første uge til ankers, måtte vi rationere vores ferskvand. Normalt lavede vi selv ferskvand når vi sejlede. Men det kunne vi ikke her på floden. Og da vi ikke vidste hvor længe vi skulle vente inden vi kom til Kiunga, ville jeg ikke risikere at løbe tør for vand.



Oppe i minen arbejdede der en dansk medarbejder. Han ville komme ud og besøge os på ankerpladsen. Jeg havde regnet med han ville komme med båd, og blev lidt betænkelig da han meddelte, at han ville komme med en helikopter. Der var daglige flyvninger mellem Kiunga og Karabi med en lille helikopter. Det var den der ville aflægge os et besøg. Da de kom, og jeg fik radiokontakt med piloten, meddelte han at han ville lande på vores 1 luge. Her var lige plads til han kunne sætte helikopterens pontoner ned. Danskeren

stod af, og helikopteren fortsatte sin flyvning. Vi fik nu post hjemmefra, også ny instrukser omkring hvad der videre skulle ske. Vi fik også en hyggelig sludder med danskeren, og da helikopteren kom tilbage virkede det ikke helt så afskrækkende, at den skulle lande på lugen.

Arktis Trader, der lå et stykke oppe på floden, fik nu besked fra Kiunga om at sejle ud til Karabi og lave nogle bomtests. Jeg aftalte med skipperen på Trader, at de skulle stoppe op hos os på vej ud. De havde nogle ekstra tanke med ferskvand, og havde så meget de kunne forsyne os. Det var med at tænke kreativt herude, og ikke mindst, at hjælpe hinanden hvor det kunne lade sig gøre.

Minen havde selv 4 skibe sejlede på floden. De var specielt bygget til denne form for sejlads. De havde en meget lille dybgang, og kunne sejle på floden selv med lav vandstand. En af dem kom forbi os, og fik proviant med op til **Arktis Sirius**, der nu havde ligget på grund næsten en måned.

Den 28. november, fik vi besked på at vandstanden næsten var normal ved Kiunga. Vi lettede anker, og begyndte at sejle op af floden. Som tidligere beskrevet, var der ikke ordentlige kort over floden. Flodmundingen var dog kortlagt, så den første del af sejladsen var uden problemer. Men snart blev det anderledes. Nu måtte vi sejle efter hvad vi kunne se ud fra strømmens sætning, og hvad vi ellers kunne observere visuelt. Vores to lokalkendte "lodser" havde vi kun begrænset hjælp af. Deres lokalkendskab strakte sig kun til, at de kunne "læse" strømmen lidt bedre end os. Vi kom ikke helt op til Kiunga i første omgang. Ca. 70 km. fra Kiunga ankrede vi. Her lå 2 danske skibe, **Svendborg Gardia** og **Svendborg Gate**, også til ankers. Et par af minens egne skibe lå der også. Der blev nu arrangeret losning til pramme, som blev sejlet ned fra Kiunga. Først blev de andre skibe losset, og til sidst lossede vi en del af vores last til prammene. Det var ikke særligt rart at ligge og losse på denne måde. Vi havde et par af de tunge løft på lugen, og disse skulle selvfølgelig losses først, inden vi kunne komme til resten af lasten. Skibet skulle trimmes for hvert løft, så det tog sin tid. Men det gik nu meget godt, og vi fik losset en del af lasten i løbet af nogle dage.

Vandstaden i floden var ikke særlig stabil. Best som vi troede nu steg vandet, så vi kunne komme det sidste stykke til Kiunga, så faldt det i stedet. Det var ikke andet at gøre, end at væbne sig med tålmodighed. Til sidst kunne vi ikke losse mere p.g.a. skibets stabilitet. Så var der bare tilbage at vente. Svendborgskibene blev udlosset, og kunne begynde at sejle ned igen.



Den 6. december fik vi besked fra Kiunga, nu var der vand nok til vi kunne komme det sidste stykke. Det havde regnet meget kraftigt hele natten, så der var også en meget kraftig strøm i floden. Vi lettede anker, og begyndte den sidste del af rejsen. Det gik ikke så stærkt på grund af den stærke strøm, men vi kom dog op til Kiunga sidst på dagen. Her ankrede vi og

afventede kajplads. På vejen havde vi passeret **Arktis Sirius**, som stadig stod på grund. Også for dem var der nu udsigt til at komme af grunden.

Den 10. december, efter nogle dage til ankers, blev vi endelig udlosset. Efter oprydning efter losningen, lastede vi 1640 tons kopper erts. Derefter gik vi igen til ankers og afventede sejlordre. Igen var det vandstaden i floden, der voldte os vanskeligheder. **Arktis Sirius** kom langt om længe af grunden. Efter udlosning og lastning, lå de nu til ankers sammen med os. Derimod var **Arktis Trader** gået på grund ca. 1 times sejlads fra Kiunga. De stod på en sandbanke midt i floden, og stod ret hårdt på denne grund.

Den 16. december, om morgenen, sejlede vi fra Kiunga. Strømmen i floden var ca. 6 knob, så der var fart på nedad. På et tidspunkt tog vi grunden, og skibet svingede helt rundt i den kraftige strøm. Vi kom dog hurtig fri, og kunne forsætte sejladsen ud til **Karabi**.

Efter losning til **Karabi**, gik turen tilbage til Kiunga. Denne gang i ballast, så skibets dybgang var ikke så stor. Når to skibe mødte hinanden på floden, den ene på vej ned af floden, den anden på

vej op, skulle den, der var for opgående, vige for den anden. Det foregik ved, at man satte skibet ind i den bagbord flodbrink, og ventede til det andet skib var passeret. Forskibet kunne godt være grundstødt, men med den stærke strøm var det ikke noget problem at komme fri igen.

Den 21. december lastede vi igen i Kiunga, og sejlede derfra samme dags aften. Den 24.



december ankrede vi ved Umunda Island i flodmundingen. Der var frisk vind fra NNV, så losningen ved **Karabi** blev udsat til vejret bedres. Vi holdt en stille og rolig juleaften til ankers. Juledag gik vi langs siden af **Karabi** og lossede. Derefter returnerede vi til Kiunga.

Vi kom dog ikke så langt. Den 26. december om eftermiddagen gik vi på grund på en sandbanke et stykke oppe af floden. Trods flere forsøg lykkedes det ikke at komme af grunden. Vi lænsede alt det ballastvand vi kunne, uden at miste stabiliteten. Ved højvande næste morgen prøvede vi igen at komme af grunden, men forgæves.

Arktis Sirius, som også var på vej tilbage til Kiunga, prøvede at få en trosse over til os. Også dette måtte vi opgive, da de ikke kunne komme tæt nok på os, uden selv at risikere at grundstøde. Det var et ret uheldigt tidspunkt vi grundstødte på. Det var spring-tide da vi gik på grund, og nu faldt vandet i floden mod neap-tide. Næste spring-tide ville først være den 8. januar, så der var lange udsigter til vi kunne komme fri. Et af minens egne skibe passerede os inden vandet for alvor faldt. Her prøvede vi også med en trosse fra dem, og igen forgæves, vi stod for hårdt på grunden.

Under vores "landgang" på Fly River, måtte vi stå model til mange spøjse bemærkninger når de andre skibe passerede os. Men det tog vi nu med godt humør. Vi var jo ikke de eneste der var grundstødt på denne måde. Det havde alle skibene på floden efterhånden prøvet. Vi fik en stille og rolig nytårsaften, hvor vi ikke behøvede at spekulere over hvad vi skulle næste dag. Da vandet var på det laveste, kunne vi gå tørskoet rundt om skibet. Det benyttede jeg mig af. Sammen med maskinchefen, fik vi inspiceret skibets ror og skru. Dæksbesætningen fik demonteret vores lossegrej og totalt overhalet dette. Så tiden blev dog brugt på noget fornuftigt. Vi fik også besøg ombord medens vi stod der. Et stykke fra os lå der en savmølle. Ejeren af den, en Australier, kom og besøgte os. Det var meget hyggeligt.

Efterhånden som vandet steg for hvert højvande, startede vi maskinen og kørte med skruen for at lave en rende langs med skibet. Det gav et godt resultat, dog først efter nogle gange. Til sidst kunne vi mærke bevægelse i skibet, og den 7. januar, ved eftermiddagshøjvandet lykkedes det at komme af grunden ved egen kraft og vi kunne forsætte sejladsen til Kiunga. For mit vedkommende, blev det til endnu 2 rundrejser fra Kiunga til **Karabi**, og de gik uden uheld.

Da vi kom til Kiunga igen den 27. januar, blev jeg afløst og skulle hjem på ferie. Hjemrejsen blev en længere affære. Først med helikopter fra Kiunga til Daru. Derfra med lokalfly til Port Moresby, hvor jeg havde en overnatning. Videre til Darwin i Australien, Singapore, Bangkok for til slut at lande i København, den 31. januar 1993.

Kort efter nytår blev et andet af rederiets skibe, **Arktis Star**, angrebet af pirater i Det Sydkinesiske Hav. Skibet var på vej fra Hongkong til den filippinske ø Mindanao. Under overfaldet, hvor det ikke lykkedes piraterne at komme ombord på skibet, kom igen af besætningen heldigvis noget til. Det lykkedes besætningen, som bestod af dansk skipper og maskinchef, samt seks filippinske søfolk, at undvige piraternes angreb, ved at sætte fuld fart på maskinen og lave undvigelsesmanøvre. Piraterne angreb skibet med en hurtiggående speedbåd, og affyrede skud mod skibet. Skibets last bestod bl.a. af affaldspapir i baller, som var lastet på dækket. Under overfaldet blev der skudt med geværgranater, og dækslasten blev skudt i brand. Piraterne løb under angrebet tør for brændstof, og opgav deres forehavende. De vendte tilbage til et ledsagende større skib, formodentlig en trawler. Det lykkedes skibets besætning at slukke den brand, der var opstået i dækslasten.

Ca. en måned tidligere var et danskejet skib, **Baltimar Zephyr**, blevet angrebet af pirater i indonesisk farvand. Ved dette angreb blev den britiske kaptajn, og den filippinske førstestyrmand dræbt.

Denne tiltagende pirataktivitet i, især farvandene omkring Singapore strædet og Det Sydkinesiske Hav, havde nu stået på i et par år. Dette blev belyst i en artikel i bladet *Navigator* nr. 8, fra 1992. Her skrev Michael Lykke Andersen om problemet, under overskriften – Organiserede Ninja-pirater. Jeg gengiver her nogle af de ting artiklen indeholdt, og ikke hele artiklen, da den var temmelig omfattende.

Bl.a. skrev Michael Lykke Andersen, at det tilsyneladende havde lange udsigter med at få gjort noget ved denne stigende piratplage. Ligesom det var svært for de ramte skibsbesætninger, at få den hurtige hjælp efter overfaldet, der var påkrævet. Af artiklen fremgik det, at der i 1989 var anmeldt 6 tilfælde af pirateri. Året efter, i 1990, var der 36 anmeldte overfald. Sidste år, i 1991, var tallet steget til 61 tilfælde. Og frem til marts i år (1992) – på tre måneder, 36 anmeldte overfald. Et helt klart billede af omfanget af overfald, kan ikke gives, da mange skibskaptajner ikke anmelder hvis de er blevet overfaldet. Som grund til ikke at anmelde et overfald, beskrives det som at mange ofre finder det frygteligt, eller pinligt, og vælger derfor at tie, hvorved de ufrivilligt hjælper terroren med at virke.

Artiklen, som også indeholdt uddrag af et interview med en kaptajn, som var blevet overfaldet, beskrev et mønster for disse pirater. De kommer ombord fra en lille uoplyst båd, entre skibet ved hjælp af tove med entrehager. De er som regel maskeret og bevæbnet med store knive, pistoler, eller endog maskinpistoler, samt forskelligt karateudstyr, bl.a. de såkaldte balaclaves. De er meget voldsomme i deres fremtræden, men dødstrusler og brug af fysisk vold. Når piraterne har fundet hvad de kom efter, kontanter, ure og andre værdigenstande, og har gennemrodet beboelsen ombord, forsvinder de som regel igen. Og da er det ofte for sent at tilkalde hjælp. Og mange tier derfor med, at de er blevet overfaldet.

En teori går på, at piraterne ofte har en feederbåd i nærheden, som de kan vende tilbage til efter et overfald. Nogle mener endog, at der i mange tilfælde er tale om piratere med en militær uddannelse. Og, at der kan være tale om, at de lokale myndigheder bevist dækker over piraterne. Men dette er kun spekulationer, og er ikke bevist.

Ligeledes er der i artiklen et afsnit som beskriver, at omgående krisehjælp er påkrævet. Det gengiver jeg her ordret:

I en situation, hvor man er blevet bagbundet, truet på livet og ydmyget, betyder et slag fra eller til så meget for den enkelte. Under alle omstændigheder har man fået en uhørt traumatisk oplevelse. I Danmark har man erkendt, at overfald er voldsomme ved menneskers psyke, og de fleste handlende – supermarkeder, banker, tankstationer – har et stående tilbud til deres ansatte. Hvis de bliver udsat for et røveri(forsøg), kan de få psykologisk krisehjælp. Og vi skal måske lige påpege, at der er tydelig forskel på psykiatrisk og psykologisk hjælp. Det sidste er en hjælp for normalt reagerende mennesker til at få mental kontrol over en unormal situation.

- Krisehjælp skal gives inden for det første døgn. Det er den vigtigste regel for det. Ellers forsøger sindet at gemme oplevelsen væk, siger krisepsykolog Thorstein Hareide, Århus, der arbejder for flere store amtslige institutioner.

- Oven på sådan et chok udvikler man måske nogle uhensigtsmæssige adfærdsformer – man kan lukke sig inde i sig selv og få problemer med venner, kærester, koner og andre; man kan f.eks. begynde at drikke for meget for at holde det ud.

Der er mange muligheder. Derfor skal man straks begynde at hjælpe. Det er meget vigtigt, og det har DSB, Apotekerforeningen og de andre virksomheder også indset. Det er almindeligt anerkendt i dag, at det er nødvendigt at hjælpe efter sådan en oplevelse, siger Thorstein Hareide.

Han mener ikke, at telefonsamtaler over Radio Medical overhovedet er brugbare. Det bekræftes af andre lægelige kilder, der ikke mener, at de læger, der har vagterne, har nogen erfaring i den behandling, der ønskes, ligesom der er indlysende tidsproblemer.

Læge Uffe Kirk, Røde Kors, har udgivet en bog om psykisk førstehjælp. I Røde Kors-regi holder han kurser i, hvordan man kan støtte hinanden i krisesituationer.

- Den optimale pleje er ikke tilstede på et skib. Derfor drejer det sig om at få fjernet myten om, at mænd ikke må græde, og sikre, at der er et par mennesker ombord, der vil hjælpe den, der bliver ramt af et trauma. Hvad enten det er skilsmisse, pirateri eller dødsfald i familien. Når skibet kommer i havn, kan man så vurdere, om der skal mere – og professionel behandling til, siger Uffe Kirk.

Den 1. september 1992, åbnede et center i Kuala Lumpur. Dette center skulle forsøge at koordinere anti-pirat aktiviteter. Samtidig blev der påbegyndt fællesøvelser for Singapore og Indonesien, i at bekæmpe pirataktiviteten i området. Søpolitiet fra begge stater, fik beføjelse til at gribe ind overfor pirateri, også i den anden stats territorialfarvande. Så der blev gjort noget fra officiel side, for at bekæmpe problemet. De søfarendes internationale, ITF, havde gennem længere tid lagt pres på de lokale myndigheder og forsikringsselskabernes internationale repræsentanter for at få handling bag ordene. Rederiernes internationale, ISF, havde ligeledes opfordret alle sektorer inden for skibsfarten til at presse på for yderligere aktiviteter.

Artiklen sluttede med en udtalelse fra rederierne formand, som påpegede, at ansvaret lå hos de lande i hvis territorialfarvande, overfaldene rent fysisk skete. Han slutte af med følgende:

- Søfolk er ansatte til at sejle skibe og ikke til at optræde som professionelle sikkerhedsvagter – lige så lidt som bankkasserere forventes at bekæmpe bankrøvere.

Som jeg tidligere har skrevet, havde rederiet udsendt en stående ordre til skibene omkring forholdene ved sejlads i ”piratfarvande”. Den blev jævnligt revideret, alt efter hvordan situationen omkring piratproblemet udviklede sig. Sidst den blev revideret, blev vi opfordret til ikke at medbringe større værdier, samt ikke ligge inde med større kontante beløb, når vi var ombord. Forsikringen dækkede ikke kontante pengebeløb, som blev stjålet ved et evt. overfald. Vi gjorde selvfølgelig hvad vi kunne for at gardere os mod overfald. Der var rigget spuleslanger til på dækket. Skibet blev om natten oplyst, i det omfang det kunne lade sig gøre af hensyn til anden sikkerhed, ved sejlads i de berørte farvande. Og alle ombord var selvsag ekstra opmærksomme på hvad der rørte sig af andre skibe omkring os. Så kunne vi ikke gøre mere.

I juni 1989 vedtog EF’s ministerråd en række af Kommissionens direktivforslag for regulering af arbejdsmiljøet på arbejdspladserne inden for fællesskabet. Direktivernes omfang og indhold kom helt bag på de danske myndigheder og organisationer, som i det væsentligste troede, at der ikke kunne komme noget nyt – der nede fra -, som ikke allerede var indført i Danmark. Man er blevet klogere.

Da dansk søfart var internationalt orienteret, og der var tradition for at den internationale skibsfart i overvejende grad lod sig sikkerhedsregulere af FN-organisationen, International Maritime Organisation (IMO).

Med implementeringen af de nye EF-direktiver i dansk lovgivning, opstod problemer med overlapninger, og på nogle områder stramning af de eksisterende regler i IMO-regi.

Danmarks Rederiforening påpegede, at danske rederier blev stillet i en uheldig situation, da fællesskabets skibsfart tvinges ud i nogle omkostningsstigninger, som ikke påtvinges den øvrige internationale skibsfart.

Med urimelig kort varsel forsøgte Søfartsstyrelsen, at få godkendt nogle hurtigt udarbejdede bekendtgørelser som af såvel arbejdsgiver- som arbejdstagerside blev pure afvist.

Resultatet blev, at man for at opfylde implementeringskravet implementerede hele pakken af direktiver som en Teknisk Forskrift under forudsætning af, at der i løbet af 1993 regelsaneres i søfartslovgivningen omhandlende arbejdsmiljø. Denne løsning medførte, at der indtil regelsaneringen var gennemført, ville have dobbeltdækning i de danske regler og love indenfor søfarten. Et arbejde, som i sidste ende blev søfolkene der skulle arbejde med. Derfor var der skabt et grundlag for oprettelsen af Søfartens Arbejdsmiljøråd.

Søfartens Arbejdsmiljøråd, og i forbindelse hermed Søfartens BST (Bedrift Sundheds Tjeneste), var et råd sammensat af repræsentanter for både arbejdsgiver og arbejdstager siden. Rådet var nedsat med hjemmel i Lov om skibets sikkerhed. Med dette tiltag begyndte en større reformering af hele arbejdsmiljøområdet i dansk skibsfart. Et tiltag, som jeg mente var absolut tiltrængt.

Fremtiden for de mindre danske coastere, så ikke lysende ud. I fagbladet *Navigatør* fra februar 1993, gav museumsmanden Erik B. Kromann fra Marstal museum, sin mening om situationen i et indlæg i bladet, under overskriften ”Græsrodshjælp”. Han skrev følgende:

Danmark er en søfartsnation – selv om det undertiden kan være svært at observere.

Som bekendt er søtransport langt den billigste transportform. Trods dette faktum, oplever vi det ulogiske, at nærfarten i vor moderne tid konstant har været på tilbagetog, og rent faktisk har vi på Marstal Søfartsmuseum aftaler med nogle af de sidste indenrigssejlere om at få dem udstoppet, når de dør, for at eftertiden kan se, hvorledes denne race ser ud – med mindre fornuften får lov til at råde igen!

Men så længe regeringen subsidierer baner og lastvognstog, er det utopi at tro at indenrigsfart på dansk køl kan forsætte. Ligeledes vil det være blasfemi forsat at påstå at Danmark er en søfartsnation.

Men miljøet og tilsviningen af samme er måske nok redningen fremover, dette skulle få selv de mest svagtseende politikere til at få øje for realiteterne – for den hidtidige opførsel i så henseende må absolut munde ud i ”ikke egnet til udgig” for politikkerstanden som sådan!

På trods af de skumle udsigter er der imidlertid så småt ved at være tegn på, at den sunde fornuft kan anes i horisonten – fremtvunget af nødvendigheden, således at søfarten kan vinde fodfæste igen. Vi må så håbe, at coastererhvervet og tilknyttede maritime lokaliteter med værfter etc. kan overleve ventetiden.

Hele problematikken kan kortes op til følgende korte fyndige sentens: Jamen brug dog fragtskibene! – Sætningen er i sin tid udsprunget hos Jørn Foss, der selv har kæmpet med problemerne med sit gode skib ”Samka”. Denne caroliner er netop valgt som motiv på vedlagte mærkat, som museet har ladet fremstille for at udbrede budskabet.

Mærket kan erhverves for en femmer, fragtskibe kan dog afhente det vederlagsfrit på museet, når de f.eks. ligger for på øen. Mærkaterne kan desuden udleveres fra ”Samka” og ”Hanne Hansen”.

Jeg syntes det var et meget godt initiativ, og Kromanns tekst beskrev jo meget godt hvordan situationen var for, især de skibe der beskæftigede sig med indenrigsfart.

Arktis Ocean - 1993

Efter endt ferie, blev det igen ***Arktis Ocean***, jeg skulle mønstre ud med. Sejladsen med skibet på Fly river, hvor jeg var afmønstret, havde sat sine spor. Under en manøvre på floden, mistede skibet sin manøvrevene, og satte agterstævnen op i brinken. Resultatet blev, at både ror og skrue blev smadret delvis.

Skibet blev efterfølgende slæbt til Cairns i Australien for reparation. Hertil rejste jeg den 20. Maj 1993. Da jeg kom ned til skibet, stod det på en slip på værftet. Jeg fik ordnet overleveringen med skipperen jeg skulle afløse. Maskinchefen var nogle dage tidligere faldet og brækket hoften, så han skulle flyves hjem samme dag.

Rederiets inspektør og jeg selv skulle nu stå for reparationen, som ville tage et par uger. Den første dag blev ror, skrue og stævnør demonteret. Derefter blev stævnørshullet proppet, skibet blev sat i vandet og slæbt til en monteringskaj. Mens skrutøjet blev repareret på værksted, blev lugerne overhalet af skibets besætning. Derefter blev der afholdt syn og test på alt lossegrej. Maskinen fik en tiltrængt overhaling. Det var nogle dejlige dage i Cairns. Der var tid til at slappe af, og få kigget lidt på byen.

Nogle dage før vi var færdige på værftet, kom den nye maskinchef. Skibet kom igen på bedding, og fik monteret den nyreparerede skru og ror. De sidste dage gik med at klargøre det hele til atter at komme på søen.

Den 10. juni afgik vi på prøvesejlads. Alt blev testet, og nu viste der sig en fejl på alarmen til hovedmaskinen. Vi gik tilbage til Cairns og ankrede. Næste dag kom inspektøren og nogle elektrikere ud til skibet. Fejlen på alarmen var ikke lige til at reparere, og der blev lavet noget midlertidigt. Så måtte vi sejle med det indtil anden mulighed bød sig.

Inspektøren og elektrikerne forlod os igen, og vi satte kursen mod Santo Vanuatu, i øgruppen New Hebrides. Her skulle vi laste kopra til Chittagong i Bangladesh.

Efter knap en uge, med temmelig dårligt vejr, og en hel del problemer med maskineriet, ankom vi til Vanuatu. Vi kom langs kaj straks ved ankomsten, begyndte at laste med det samme. Lastningen fortsatte til midnat, og gik rigtig godt. Kopraen kom ned til skibet i nogle store kasser, som kunne hives direkte ombord med skibets bomme. I lasten blev kassen tømt, og et lille bælteketøj kørte rundt og skubbede kopraen ud i alle hjørner af lastrummet. Køretøjet sørgede også for at kopraen blev trykket godt sammen. Vi var tillastet med ca. 1700 tons næste dags eftermiddag. Og kunne sejle midt på aftenen, med kurs mod Singapore i første omgang.

Efter et par dage på søen, med rimeligt vejr og lastet skib, kunne vi konstatere at vi ikke kunne holde vores normale fart. På værftet var der blevet drejet af skruebladene, og det bevirker den nedsatte fart. Det havde jeg lidt diskussion med rederiet om, men ikke desto mindre var det et faktum.

Et andet problem viste sig hurtig under rejsen. Lasten var fuld af biller, nogle rigtige irriterende krabater, der snart var overalt i apteringen. Jeg fik orienteret rederiet om disse uvelkomne bæster, og fik arrangeret gasning af lasten ved ankomst til Singapore.

Efter en dag på reden ved Singapore, fortsatte rejsen til Chittagong. Her ankom vi den 13. juli. Efter et kort ophold til ankers, kom vi til kaj. De næste 6 dage lossede vi vores last, dels til kajen, dels til mindre skibe langs siden.

Efter udlosningen gik vi i ballast til Calcutta i Indien. Her lastede vi 2230 tons stålprodukter til Colombo, Sri Lanka. Vejret i den Bengalske Bugt viste sig fra den barske side. Vi havde SV-lig vind hele vejen til Sri Lanka, vekslende mellem 5-6, og 8-9 i bygerne. Det var en lidt træls rejse, men heldigvis ikke særlig lang. Losningen i Colombo blev klaret på 3 døgn, så var vi på søen igen, denne gang i ballast til Madras i Indien.

Vi ankom til Madras den 9. August, og gik langs kaj med det samme. Næste dag begyndte vi at laste "Steel wire coils" til Kina. Sidst på dagen blev lastningen stoppet, da havnearbejderne indledte en strejke. Denne strejke kom til at vare 7 dage. Vi fik tid til at lave noget vedligeholdelse ombord.

Jeg var hos lægen. Havde fået ondt i højre fod og underben, som også var begyndt at hæve meget fra foden op til knæet. Lægen kunne ikke rigtig sige hvad der var i vejen, mente det var noget betændelse. Jeg fik noget penicillin, som også hjalp de første dage. Senere blev hævelsen endnu værre end tidligere. Da vi skulle indenom Singapore på vej til Kina, ville jeg se hvordan det udviklede sig indtil da.

Efter strejkens ophør, gik lastningen ret hurtigt. Den 21. August var vi tillastet med 2155 tons "Steel Wire Coils", og afgik til Singapore. Mit ben var nu meget hævet, og jeg havde meget ondt i det. Jeg besluttede, i samråd med rederiet, at stå af i Singapore. Da der ikke var muligt for lægerne herude, med den korte tid vi havde i havn, at stille en sikker diagnose, syntes jeg det var for risikabelt at forsætte.

Den 28. August 1993, ankrede vi på Eastern anch. i Singapore. Her var min afløser klar, og efter overleveringen, var jeg klar til at rejse hjem.

Efter afmønstringen blev jeg sygemeldt i en længere periode. For det første var der mit dårlige ben, som voldt en hel del problemer. Der gik mere end et halvt år, før det var i orden. I første omgang kunne lægerne ikke finde ud af noget. Jeg var igennem flere speciallæger, uden der kom noget resultat ud af det. Til sidst viste det sig, at være en svulst i foden. Det blev jeg opereret for, og kunne langt om længe slippe for flere smerter i foden.

Den lange sygdomsperiode, og da jeg ikke kunne sige noget om hvor lang tid jeg ville være uarbejdsdygtig, resulterede i at jeg blev opsagt i rederiet. Det var jeg selvfølgelig ked af. Men havde fuld forståelse for rederiets disposition. Jeg fik også nogle personlige problemer, som gav sig udslag i en depression, og et umådeholdende spiritusmisbrug. Men også det fik jeg nogenlunde styr på, efter en tur gennem et behandlingsforløb. Så efter en sygeperiode på 9 måneder, og derefter afholdelse af min optjente ferie, følte jeg mig igen - fit for fight. Jeg meldte mig ledig, og indgik i køen af arbejdssøgende.

Jeg fik nu rig lejlighed til at følge lidt med i, hvordan krisen for dansk skibsfart udviklede sig. Jeg meldte mig ledig den 15. juli 1994. Jeg havde forinden kontakttet et par af de rederier, jeg tidligere havde arbejdet for. Men der var ingen ledige hyre for øjeblikket, og fremtiden så ikke alt for strålende ud inden for coasterfarten.

I fagbladet Navigatør, fra oktober 1993, kunne man læse om både optimisme og pessimisme, om fremtiden for coasterne. Især for de mindre coastere var hårdt ramt af krisen, og havde mere end svært ved at holde skruen i vandet.

Bladet bragte en artikel – Små coastere i krise – og her kunne man bl.a. læse:

At rederierne er dybt pessimistiske, Industriministeren lader som om de ikke er der, og fagforeningsmanden tror 99 % sikkert på fremtiden.

I følge artiklen, skulle Industriminister Jan Trøjborg have udtalt.

- At, fra dansk side vil vi, i alle internationale fora, søge at opnå lige konkurrencevilkår, ved at sikre fri adgang til lasterne, ved at bekæmpe alle former for protektionisme og subsidier og ved at sikre overholdelsen af høje standarder om sikkerhed til søs -.

Artiklen fortsatte:

Men hvis man kigger på det samlede billede, så er der begyndt at mangle noget i dansk skibsfart. Hvad er der galt med den danske coasterflåde? To industriministre har begge lavet gennemgribende rapportarbejde, henholdsvis "Det blå Danmark" og "Coasterrapporten".

Men der ligger også en tredje og helt frisk rapport, der ikke hedder noget med blå hylder eller andre kernefriske slogans. Den hedder "Transportpolitikken i erhvervspolitisk belysning".

Og noget i rapporten får i hvert fald rederierne til at mene, at det nu er endegyldigt sket med den del af den danske coasterflåde, der ikke kan komme op på 3000 tons og dermed sejle international fragt.

- Hvis man ser på transporten ud af Danmark, så foregår blot 24 % med lastbil og hele 72 % sker ad søvejen. Men nationalt, så foregår 92 % af alle transporter på lastbil og bare 8 % ad søvejen, siger Gunnar Sørensen, direktør for Rederiforeningen af 1895, og han forsætter:

- Og når der ikke er konkrete planer om at sætte lastbiltrafikken til at betale deres part i det samfundsøkonomiske regnskab, som skibene jo i høj grad må betale deres, så er der ikke for at sejle med gods i Danmark.

- Vi vil jo aldrig, konstaterer Gunnar Sørensen, kunne konkurrere på de korte afstande. Det vil være galimatias at sejle gods fra Køge til Roskilde. Men Danmark har et stort net af stadig fungerende havne, og fra Vestjylland til København er der god mening i at sende gods ad søvejen. Men det sker ikke, som forholdene er i dag.

- For samtidig med at det sker, så har man fra årsskiftet frataget almindelige mennesker chancen for at være med i partrederier. Det bliver umuligt at trække investeringer i udenlandsk indregistrerede skibe fra på selvangivelsen, hvis man er over 10 mand om investeringen.

Det ødelægger muligheden for almindelige mennesker, som hidtil har købt anparter i skibe og gør det til et erhverv for folk, der kan lægge mindst en million kroner på bordet. Et erhverv for de rige, så at sige, mener Rederiforeningens direktør, og han slutter:

- Og det er begrænset, hvad eksperimenter man har lyst til at foretage sig, når man hver gang skal hale den million op ad lommen. Man så det, da Svendborg Værft ville bygge. Det var næsten umuligt at få Skibskreditfonden med, selv om projektet var dækket ind.

Forretningsfører A. Traunholm, Rederiforeningen for mindre skibe, genkender i ét og alt Gunnar Sørensens forklaring:

- For de mindre coastere er der det helt fundamentale galt, at fragtraterne ikke er steget, mens omkostningerne er. Vi mærker, at der er et pres for at få mere gods ud søværts.

- Men omkostningerne ved korte afstande inkluderer jo også lastning og losning i begge ender af rejsen – og i mange havne med forældede overenskomster for havnearbejderne, gør det til en dyr fornøjelse. Så er der vareafgiften, hvor et skib betaler 12-13 kroner pr. tons mod 0 kroner til et lastvognstog, selv om det slider på veje og anlæg i modsætning til et skib og med langt mindre last. Et skib kan nemt transportere, hvad der kræver 100 lastvognstog.

- Men alt i alt er korte distancer umulige, som de politiske kort er givet. Det er et politisk problem. Hvis man vil gøre noget for miljøet, så stil os lige i konkurrencen – lad også lastbiler og DSB betale for, hvad de benytter af samfundets infrastruktur, siger A. Traunholm.

- Tyskland kommer jo klart foran os nu. Her har man indset at Autobahnerne ikke kan holde til mere tung trafik. Derfor ser vi nu tyske skibe skyde op i nye generationer, som vi har vanskeligt ved at konkurrere med.

- Faktisk har Danmark stadig mulighederne. Vi har mange, mange havne, der stadig er i god stand, og hvis det var muligt for os at se en fremtid, kunne vi starte med at investere i nyere, brugt tonnage, konkluderer A. Traunholm.

Mere optimisme – men også langt mere malice – er der at hente hos faglig sekretær Mogens Bagge, DANA, der i mange år har haft den mindre coasterfart som sagsområde:

- Grundlæggende vil jeg godt lægge hovedet på blokken på, at der vil blive ved med at være en dansk coasterfart. Vi har havne og – væsentligt – vi har et behov. Det vil kræve, at politikerne lever op til deres løfter om et bedre miljø, og ikke satser ensidigt på lastbiltrafik. Men så har vi også gode muligheder.

- der er klart, at nogle må dø, hvis de ikke vil tænke anderledes. Vi oplever små redere, der skærer og skærer i udgifterne – kommer polakker ombord på skibene og til sidst er deres gamle, nedslidte skibe med dårligt personale simpelthen ikke attraktive længere, fordi de ikke kan holde tidsplanerne.

Det er en boomerang-effekt for redere, der tror, man kan spare sig ind i en bedre fremtid. De vågner op en dag. Vi ser jo, at transporten med kalk fra Fakse Ladeplads er proppet med udenlandske skibe, der sejler rundt til provinshavnene. Dem, der virkelig styrer den danske coasterflåde, er ikke for smarte.

Men så må de udgå af systemet. Behovet er der og derfor forsætter coasterfarten. Og den skal bygges på skibe, der kan tage meget gods, uden at få for stor dybgang, så den kan besejle mindre havne. Og så skal der være en lille, toptrænet besætning på de skibe.

Med lige vilkår, så kan vi sagtens konkurrere en lang række lastbiler ud af billedet, siger Mogens Bagge.

Han mener, det fremtidsperspektiv er så godt som 100 % sikkert. Men der kan godt ske masselukninger af smårederier inden da.

Bl.a. ovenstående artikel, og andre lignende gjorde, at jeg begyndte at tænke på om det var inden for coasterfarten, jeg skulle forsætte mit arbejdsliv?

Jeg begyndte at se mig om efter andre muligheder for arbejde. Med 45 år på bagen, var det nu der skulle tages en beslutning. Men det var nu ikke kun skibsfarten, der havde krise. Også på

landjorden, var der krisetider på jobmarkedet. Uden anden uddannelse, end en sætteskippereksamen, var der ikke de helt store muligheder for at finde et interessant job.

Jeg deltog i flere kurser, som FTF-A afholdt. Her blev vi orienteret i vid udstrækning om hvilke muligheder der var for omskoling, og egentlige uddannelser. Men problemet for at komme i gang med f.eks. en ny uddannelse var, at man skulle have været arbejdsledig i en længere periode for i det hele taget at komme i betragtning, til at få hjælp til dette. Jeg havde flere møder både med sagsbehandlere i den lokale Arbejdsformidling, og med sagsbehandlere i FTF-A. Men det tilbagevendende problem var, at jeg ikke havde været ledig længe nok. Heller ikke relevante kurser inden for søfartserhvervet, kunne der blive tale om. Jeg ville ellers mene, her var der da noget, som kunne fremme mine muligheder for at få et job hurtigere. Men sådan var det gode system ikke skruet sammen. Selv om der fra vores organisationers side, var stor opfordring til at efteruddanne sig, var mulighederne for det som ledig, helt udelukket. Det var bedre, at man gik og trillede tommelfingre, eller deltog i nogle kurser, som ikke var kompetencegivende. Forstå det, hvem der kan.

I stedet tog jeg nogle grundkurser i EDB på VUC. Disse kurser kunne godt indgå i systemet, og det var også noget der kunne bruges i fremtiden.

Jeg havde ikke mistet lysten til at sejle til søs. Men der skete mange ting inden for søfarten, som var yderst vanskeligt at forstå, for en ganske almindelig sømand.

De menige danske søfolk, var efterhånden reduceret kraftigt i danske skibe under DIS. Her var en fjerdedel af den menige besætning udskiftet med billige udenlandske søfolk. En tendens, der åbenbart så ud til at skulle forsætte. For officerernes vedkomne, var samme stil godt på vej.

Hvis denne udvikling var, hvad den gode Industriminister mente med sin udtalelse om, - at der ikke skulle herske tvivl om, at regeringen kun ønskede de bedste vilkår for dansk skibsfart, så var der sgu noget jeg havde misforstået.

For som jeg så det, var dansk skibsfart, eller dele af dansk skibsfart, nemlig coasterne, ved at udvikle sig til et erhverv, som i høj grad drev for vind og vejr. Og her spillede flere faktorer ind.

Hvis jeg igen tog udgangspunkt i artiklen om – Små coastere i krise –, så var der nogle ting som jeg savnede, i begrundelsen for denne krise.

Fra Rederiforeningen af 1895 hed det sig, at man fra årsskiftet ville fratage "almindelige mennesker", chancen for at være med i et partsrederi. Begrundelsen var, at det ville blive umuligt at trække investeringer i udenlandske indregistrerede skibe fra på selvangivelsen, hvis man var over 10 mand om investeringen. Det ville, ifølge direktørerne Gunnar Sørensen, ødelægge muligheden for "almindelige mennesker", som hidtil havde købt anparter i skibe. Og det ville gøre erhvervet, til et erhverv for "de rige mennesker", der kunne lægge mindst en million kroner på bordet. Jeg kan selvfølgelig, selv med mine fattige evner, godt se, at der må være forskel på "de almindelige mennesker" og "de rige mennesker".

Men jeg troede nu ikke at ændringen i anpartslovgivningen, ville få den helt store betydning for skibsfartserhvervets fremtid. For mon ikke, "de almindelige mennesker" efterhånden havde fået øjnene op for, hvad investering i skibsanparter indebar. At købe skibsanparter betød ikke kun, at man fik et eftertragtet skattefradrag. Det betød også, at man skulle indbetale ekstra penge til

skibets drift, når der var krisetider, men dårligt fragtmarked m. m. Det var desværre noget, de fleste anpartsselskaber, ikke gjorde det helt store ud af at forklare. Derfor kom mange "almindelige mennesker" i en ganske alvorligt økonomisk klemme, når virkeligheden gik for dem. Godt nok havde de opnået det eftertragtede skattefradrag. Men jeg var overbevist om, det ikke havde været deres hensigt, at det skulle bruges til at betale skibets underskud med.

Og med mediernes megen omtale af forholdene i dansk skibsfart, med underbetalte udenlandske søfolk, og massive fyringer af de danske søfolk, vil jeg tro, det kunne fratage de fleste "almindelige mennesker" lysten til at foretage investeringer. Mon ikke de fleste mennesker, hvis de havde mulighed for at investere en evt. opsparing, eller bare investering for fradraget på skattekortet, ville betænke sig for at investere i noget så usikkert, som skibsfarten var for tiden? Jeg var ret overbevist om, at de helt sikkert ville se sig om efter andre investeringsmuligheder.

Så var der jo kun "de rige mennesker" tilbage. De havde helt sikkert midlerne til investering. Men da det ikke var udsigt til, at en evt. investering ville skæppe mere i pengetanken i denne krisetid, så var man afventende. Hvorfor skulle man, fordi man havde nogle millioner liggende, eller gemt af vejen, investere i noget, der ikke straks kunne give flere rare millioner? Det ville jo være helt ude i hampen. Og når man nu var så heldig, at have de kære politikere til, ved hjælp af en hel tåbelig lovgivning, at rydde de mindre givtige forretninger af vejen. Og samtidig sørgede for, at få smidt alle de dyre danske søfolk i land, og erstattet dem med mere medgørlige udenlandske søfolk. Som ikke stillede krav om velfærd, ordentlige arbejdsforhold, og andre overflødige og omkostningstunge krav. Så, ville man da være et skarn, om man ikke lænede sig velbehageligt tilbage i stolen, tog en ekstra cognac til den dyre havannaser, nød livet, og lod andre om at bryde sig om fremtiden.

Men selvfølgelig var det ikke kun politikerne, og "de rige mennesker", som ikke ville investere deres penge, der var skyld i krisen i dansk skibsfart.

De danske coasterredere bar selv en stor del af skylden. Men det kunne de nu ikke selv indse. For dem var det politikerne, der ikke kunne sørge for der var ordentlige forhold at arbejde under, men kun pålagde dem uhyrlige udgifter. Det var de danske søfolkene, der bare krævede ind, med krav om anstændige hyrer, krav om ordnede arbejdsforhold og andre kostbare tiltag. Så det måtte da være klart for enhver, at alle kun var ude på at få den stakkels skibsreder til at punge ud. Kunne det virkelig have sin rigtighed, at de kære redere var sådan nogle stakler, alle var på nakken af? Det var næsten ikke til at holde ud at tænke på.

For småskibsrederne, var der jo ingen smalle steder i 60erne og 70erne. Der var fragter nok til alle, og der blev bygget coastere på samleband. Dengang meget moderne små skibe, som i særdeleshed var velegnet til det Nordeuropæiske markedet, og de krav der var dengang. Men verdenen var samtidig i en rivende udvikling, også inden for skibsfart og søtransport. Der kom containere, som krævede en hel anden form for skibstyper, også inden for den mindre skibsfart. Dermed røg en hel del stykgodstransport væk, som tidligere blev transporteret af coastere. Trætransporten ud af Østersøhavnene, blev moderniseret. Hvor man tidligere håndstuede træet ombord i skibene, en mandskabskrævende og langsommelig arbejdsproces, pakkede man nu træet i såkaldte truckpakker. Det krævede, hvis man ville have et rimeligt lasteindtag, skibe med

box hold lastrum, hvilket vil sige, et lastrum som er helt uden synlige spanter og kvadratisk. Den samme type lastrum krævedes efterhånden også til mange bulkladninger.

Derfor stod de danske småskibsredere nu med nogle ældre umoderne skibe, som ganske vist havde været moderne kun nogle få år tidligere. Om småskibsrederne, havde sovet i timen, eller havde ladet sig forblænde af de gode tider, der var engang, skal jeg ikke kunne sige. Fakta var, at det Nordeuropæiske fragtmarked var overtaget af vores tyske og hollandske kollegaer. Som ikke havde problemer med at få bygget nye, og tidssvarende skibe. At de havde andre, og sikkert bedre betingelser, for at få deres nybygninger finansieret, ændre jo ikke ved dette faktum, at de danske småskibsredere måtte se sig udkonkurreret.

Og nok engang, tilbage til artiklen i *Navigatør - Små coastere i krise* -. Her udtalte Forretningsfører A. Traunholm, Rederiforeningen for mindre skibe.

- For de mindre coastere er der det helt fundamentale galt, at fragtraterne ikke er steget, mens omkostningerne er. Vi mærker, at der er et pres for at få mere gods ud søværts.

- Men omkostningerne ved korte afstande inkluderer jo også lastning og losning i begge ender af rejsen – og i mange havne med forældede overenskomster for havnearbejderne, gør det til en dyr fornøjelse. Så er der vareafgiften, hvor et skib betaler 12-13 kroner pr. tons mod 0 kroner til et lastvognstog, selv om det slider på veje og anlæg i modsætning til et skib og med langt mindre last. Et skib kan nemt transportere, hvad der kræver 100 lastvognstog.

- Men alt i alt er korte distancer umulige, som de politiske kort er givet. Det er et politisk problem. Hvis man vil gøre noget for miljøet, så stil os lige i konkurrencen – lad også lastbiler og DSB betale for, hvad de benytter af samfundets infrastruktur, siger A. Traunholm.

- Tyskland kommer jo klart foran os nu. Her har man indset at Autobahnerne ikke kan holde til mere tung trafik. Derfor ser vi nu tyske skibe skyde op i nye generationer, som vi har vanskeligt ved at konkurrere med.

- Faktisk har Danmark stadig mulighederne. Vi har mange, mange havne, der stadig er i god stand, og hvis det var muligt for os at se en fremtid, kunne vi starte med at investere i nyere, brugt tonnage, konkluderer A. Traunholm.

Her kunne man jo sige som tidligere statsminister Poul Schlüter engang skulle have sagt til sin undervisningsminister:

- Jeg er fuldstændig enig med undervisningsministeren, jeg forstod bare ikke et ord af hvad han sagde!

Men jeg var nu ikke fuldstændig enig med Rederiforeningen, og modsat Schlütter, så forstod jeg godt hvad A. Traunholm sagde, men havde til gengæld lidt svært ved at forstå, hvad han mente. Jeg var helt klar over, at Traunholm skulle forsvare de redere, han gennem foreningen repræsenterede. Men at gøre småskibsredernes problemer, til politikernes skyld, var efter min mening, temmelig søgt. Det var fuldstændig rigtigt, at der var en skævvridning i fordeling af udgifter i forholdet landtransport/søtransport. Og jeg var også helt enig i, at det var en helt forkert miljømæssig politik, der blev ført med hensyn til at prioritere landtransport, til fordel for søværts transport.

Men så hørte enigheden også op. At fragtraterne ikke var steget i samme takt som udgifterne, gav selvfølgelig mindre i fortjeneste. Men jeg var nu af den mening, at denne gene ikke kun var

gældende for småskibene, men for hele skibsfarten. At der krævedes både lastning og losning i begge ender af en sørejse, kunne vi også godt blive enige om. Men at det skulle være en dyrere fornøjelse for småskibsrederne, end for andre redere, havde jeg svært ved at indse. At havnearbejderne til tider var ret besværlige i deres krav, og tilmed dyre i drift, var vel heller ikke kun noget der var småskibsrederne tildelt, men noget der gjaldt for alle. Sidst, men ikke mindst, der blev jo stadig sejlet en betydelig mængde gods på de danske havne. Modsat tidligere, hvor det var danske coastere der besejlede havnene, var det nu moderne tysk og hollandske coastere. Og årsagen til dette, behøvede man ikke være den helt store profet, for at indse.

Så godt som alle små danske coastere, var bygget før 1975, og en stor del betydelig ældre. Disse skibe var, set med nutidens øjne, forælde. I forhold til lastning/losning var de arbejdskrævende, og dermed dyre i havneudgifter. Hvis man forestiller sig en bulk last, lastet i en dansk coaster. De fleste danske coastere var bygget med åbne spanter i lastrummet, hvor lasten lå imellem. Her skulle der bruges folk til at lempe i lastrummet under losningen. En nyere coaster, med box hold (altså ingen generende spanter m.m.), kunne klare losningen med en enkelt bobcat (lille køretøj med en hydraulisk skovl foran, til at skubbe lasten sammen til kranen).

Så når udbyderne af laster, skulle vælge et skib, og valget stod mellem en ældre dansk coaster, og en moderne tysk/hollandsk, som han kunne få til samme pris, men spare den halve tid til lastning/losning, og de udgifter der var forbundet hermed. Så skulle man ikke være særlig kløgtig, for at gætte hvilken skude, der blev valgt.

Til slut i artiklen, var der fagforeningsmanden, faglig sekretær Mogens Bagge fra DANA, hvor jeg selv var medlem. Hans spådom om at coasterfarten forsat ville bestå, var jo meget ønskeligt, og måske ikke uopnåelig. Selvfølgelig forudsat, at de rigtige mennesker med fremtidsvisioner, og ikke mindst, mennesker med den rette kapital i baghånden. Men desværre var det ikke lige dem, der blev talt om, når jeg talte med kollegaer. Her var tendensen mere i retning af, at der skulle spares så meget som muligt, og der var ikke penge til fornyelser. Man lappede hellere på stumperne, og håbede at skuden holdt sig flydende. Selvfølgelig var der visse kriterier der skulle opfyldes i henhold til forsikringssekskabernes og klassifikationssekskabernes krav, og Søfartsstyrelsens ditto med hensyn til sikkerhed. Disse krav blev selvfølgelig overholdt. Eller rettere, for det meste overholdt, for det sket at et skib var i så ringe stand, at det blev stoppet. Men det var dog noget der sjældent skete.

Selv om rederen, for det meste, var lovlydig og overholdt gældende regler, gjorde det jo ikke hans skib mere moderne og tidssvarende. Der skulle simpelthen nyere tonnage og fremtidsvisioner hos rederne til, hvis dansk småskibsfart skulle overleve.

Jeg havde meget svært ved at se hvad det magiske i at være skibsreder var, hvis betingelsen for at kunne benytte sig af denne åbenbare attraktive titel indebar, at man var i besiddelse af en eller flere umoderne mindre coastere. Coastere, som ikke alene var umoderne, og dermed ikke videre eftertragede på fragtmarkedet. Men også coastere der i høj grad blev misvedligeholdte, da der af sparehensyn ikke var økonomi til en rimelig vedligeholdelsesstandard. Denne spareiver bevirkede, at reparationer, terminer for dokning, blev trukket ud til det absolut maksimale tilladelige. Efter min mening svarede det til, at man en kold vinterdag pissede i bukserne for at få varmen. Det

havde en kortvarig positiv virkning, men blev endnu værre efter ganske kort tid. Den reparation, der fra starten havde krævet en mindre investering, men nu i stedet blev lavet med en billig lappeløsning, kom ofte til at blive en kostbar affære til slut.

Jeg kunne også godt se, at de mindre coasterredere var i en slem kattepine. Der kunne ikke konkurreres med nyere tonnager på fragtmarkedet. Der var ikke mulighed for at afhænde skibene på markedet for brugt tonnage, uden et betydeligt tab, da priserne på dette marked selvfølgelig rettede sig efter indtjeningsmuligheden på fragtmarkedet. Derfor burde staten, efter min mening, have lavet en form for ophugningsstøtte, i lighed med hvad der var inden for fiskerierhvervet. Så var alle parter kommet ud af krisen på en økonomisk forsvarlig måde. Samtidig havde de små coasterredere fået muligheden for at reinvestere i noget moderne tonnage. Som det så ud nu, var det bare at trække pinen ud. De eksisterende skibe blev jo ikke pludselig attraktive i et fremtidigt fragtmarked, uanset om tiderne blev bedre.

Det nye år, 1994, startede ud med fortsatte fyringer af danske søfolk. I pressen kunne man læse hvordan de danske søfolk i jævn strøm blev "forflyttet" fra deres skibe, til et nummer i arbejdsløshedskøen, der nu kunne mønstre 2600 danske søfolk. Af de fyrede søfolk, kom størsteparten fra de større rederier. Småskibsrederierne beskæftigede forsat, for en stor dels vedkomne, danske søfolk.

Faglig sekretær i Sømændenes Forbund, Søren Sørensen udtalte til Ekstra Bladet den 8. januar 1994, bl.a. følgende:

- Vi har hele tiden frygtet, at DIS ville udvikle sig til et rent slaveregister. De tørre tal viser, at vi desværre har fået ret. Næsten 25 procent af al menig arbejdskraft om bord på danske skibe består i dag af udlændinge -.

Før DIS-loven blev vedtaget i 1988, var en del af argumentet for lave DIS, at man ville undgå at danske skibe flagede ud til fremmede bekvemhedsflag, og derved miste danske arbejdspladser. Politikerne lod sig besnære af skibsredernes lovord om, at de selvfølgelig helst ville flage dansk, og med danske søfolk. Og, de rederier, der havde skibe under fremmed flag, selvfølgelig gerne så deres skibe komme under dannebrog igen. Al denne herlighed var skibsrederne parat til at imødekomme, hvis de bare fik et International Dansk Skibsregister. At samtlige faglige organisationer, bortset fra redernes, kraftigt advarede politikerne mod dette register, gik hen over hovedet på dem. Og hvad skulle de stakkels politikere gribe og gøre i?

lytte til rederne, som jo helt sikkert var nogle hæderlige og retskaffen mennesker, af det bedre borgerskab. Eller lytte til søfolkene, som jo sikkert nok var ret hæderlige, men ligegodt, en hoben højtråbende og krævende mennesker, som bare tænkte på at vride penge ud af de stakkels redere.

Og politikernes valg kender vi jo. Rederne fik deres DIS, og søfolkene ti kolde tæer, der hvor de tidligere var højst, når de bøjede sig i støvet for deres reder!

Og nu, hvor der er krise i søfartserhvervet, viser rederne jo deres gode hensigter. Hvor der i 1988, før oprettelsen af DIS, sejlede 167 danskejede skibe under udenlandsk bekvemhedsflag, var tallet i 1992, steget til 211. Aldrig tidligere havde der været så mange ledige danske søfolk, som nu. En lediggang der bare steg. Der havde, under tidligere kriser i skibsfarten, været fyret søfolk når skibene blev lagt op i venten på bedre tider. Men disse fyringer havde været midlertidigt, og af

kortere varighed. Nu var de bare permanente, da skibene jo forsat sejlede, men bare med udenlandske søfolk ombord.

Så er det man siger til sig selv. Er det den kloge, der har narret den mindre kloge? Hvis man sætter rederen ind som den kloge, og politikeren som den mindre kloge, må man vel sige – at det gamle ordsprog, fint holdt vand.

I første omgang fik rederne en betydelig lønreduktion, da de fik søfolkenes skattebidrag at arbejde med. Men det skæppede ikke nok for de beklemte redere. Der gik ikke længe før de fandt ud af, at de med den nye DIS-lov sandelig kunne, både sejle under dannebrog, og holde udenlandske søfolk til en latterlig billig aflønning. Så kunne man, med statens velsignelse, både vise sin nationale velvilje ved at flage med Dannebrog, lukrere på den danske sømandsstands goodwill, som de gennem mange års arbejde med dygtige danske søfolk havde fremelsket i udlandet, og samtidig skovle penge ind på at beskæftige underbetalte udenlandske søfolk. Se, det var noget man som reder kunne forstå!

Politikerne fik skam også noget ud af DIS. De fik en hoben af arbejdsløse søfolk, der skulle på overførselsindkomst. De fik nogle ganske få udflagede skibe ind under det nye register. De betalte mange millioner til dansk søfartsuddannelse, hvor eleverne ikke havde store udsigter til at kunne bruge deres uddannelse, når de var færdiguddannet, og derfor også skulle på overførselsindkomst. Så det var vel ikke helt ubegrundet, at man fik visse associationer til de gamle gode Molbohistorier, når man betragtede hele søfartsproblematikken, sådan lidt fra sidelinjen.

Da jeg i juni måned 1994, meldte mig ledig til Navigatørernes hyreanvisning, kunne jeg samtidig læse at rederierne påstod, de ikke kunne få kvalificerede navigatører. Samtidig var vi i FTF-A tilmeldt ikke færre end 179 ledige navigatører. Hvad kunne mon ligge til grund for denne modsætning?

DANAs forklaring var, at de i hyreanvisningen ofte kun fik nogle få dages varsel til at finde en egnet navigatør, når et rederi henvendte sig. Hvis rederierne i det hele taget henvendte sig. Der kunne også oplyses, at der især var mangel på yngre navigatører med skibsførereksamen. Og da næsten 2/3 af de ledige navigatører var sætteskipperne, eller styrmænd af 3. grad, og dermed ikke just dem der var størst efterspørgsel på. En hel del af de ledige navigatører var folk i den ældre del af navigatørstanden.

Foreningen havde ofte hørt fra arbejdssøgende navigatører, som havde søgt uopfordrede stillinger, at de blev mødt med ordene, – beklager du er for gammel. Eller man blev stillet overfor spørgsmålet, - har du de nyeste kurser? Ellers beklager vi, uden efteruddannelse, ingen hyre.

En sådan indstilling fra redernes side, kunne godt fratage en lysten til forsat at satse sin arbejdskraft inden for søfart. Da jeg netop med mine 45 år på bagen, var i den kategori, hvor udløbsdatoen åbenbart var ret fremskreden, var det måske bedst helt at opgive sømandslivet.

Det havde jeg nu ikke den store lyst til, og valgte forsat at søge hyre. Jeg kunne ikke lade være med at tænke, hvor langt mon de gode skibsredere var villige til at gå, inden de fik øjnene op for, at de var at skyde sig selv i foden. Jeg havde svært ved at følge deres tankegang. Troede de virkelig, at de kun kunne beskæftige yngre mennesker i deres skibe. Eller, var det bare en undskyldning for at slippe hæderligt fra, at ansætte billigere udenlandske officerer?

Jeg var mest tilbøjelig, til at antage det sidste. Nu havde de jo haft en hvis succes med den menige besætning, og da det ikke var gået ubemærket hen, måtte man jo finde mere raffinerede

metoder. Hvad var så mere nærliggende, end at stå med himmelvendte øjne og sige, - jamen vi kan jo ikke skaffe kvalificerede danske officerer, så hvad skal vi ellers gøre?

- De danske officerer er jo enten for gamle, eller for ukvalificerede, og ikke mindst for dyre. Derfor er vi nød til at se os om efter udenlandske, de er selvfølgelig heller ikke kvalificerede, men de er yngre, de er underdanige overfor deres reder og ikke mindst, de er billige. Jeg syntes efterhånden Det blå Danmark, var ved at være noget mat i farven, og antog en lidt tragikomisk attitude.

Selvfølgelig måtte jeg se i øjnene, at med den begrænsning sønæringsbeviset som sætteskipper gav, blev mulighederne for hyre helt klart mindre. De fleste af de skibe der blev bygget nu, og i fremtiden, gav ikke store muligheder for en sætteskipper. Men der var et ikke ubetydelig antal skibe stadigvæk, som "kun" krævede sætteskipper. Og selv om de var stærk på retur, ville der ligegodt gå en årrække endnu, før det var helt slut.

Nu bestod hele livet jo ikke kun af diverse bekymringer for fremtiden. Der var da også opmuntrende indslag i en ellers ret trist tid.

Den 21. september 1994, skulle vi igen en tur til valgurnerne. Da jeg for engangs skyld havde chancen for at følge hele dette show, som en valgkamp jo er, benyttede jeg mig selvfølgelig af det. Ikke fordi, jeg var særligt politisk interesseret, eller havde særlige politisk mærkesager, jeg brændte for. Men en sådan valgaften foran tv, kunne nu være ret underholdende. Det hændte jo, at en af vores kære politikere kom med et enkelt guldkorn.

Dette valg blev nu lidt anderledes, end vanligt. Nogle mente det nærmede sig et historisk valg. Og det var ikke på grund af Venstres store fremgang. Ej heller, at Poul Nyrup Rasmussens ønske om en valgkamp uden mudderkastning, blev opfyldt. Et ønske, som gjorde valgkampen temmelig farveløs. Det historiske kom først, da stemmerne var talt op. Så skal jeg da også love for, der kom farver på drengen. En Skalling fra Malling, ved navn Jakob Haugaard, havde i den grad taget fusen på borgerskabet. Han blev nu valgt ind i Folketinget med ikke mindre end 23.253 stemmer.

Jakob Haugaard havde siden 1979 været opstillet til Folketinget i Århus Østkreds, som repræsentant for foreningen SABAE (Sammenslutningen Af Bevidst Arbejdssky Elementer). Efter hvert valg blev den tildelte partistøtte brugt til at købe øl og pølser til vælgerne. Hans valgprogram var ikke sådan lige at kimse af. Det indeholdt bl.a. løfte om bedre vejr, samt medvind på cykelstierne, flere hvaler i Randers fjord, længere grønt lys i lyskrydsene, fregatten Jylland skal gøres kampklar m.m.

Jeg havde sgu ikke moret mig så godt over et Folketingsvalg, siden 1987, hvor Preben Møller Hansen kom på tinge. Og jeg må sige, Jakob var absolut værdig til at tage arven op efter sømandsbossen, som Folketingets humoristiske indslag. Hvem dølen siger, at politik behøver at være kedeligt. Og jeg kunne da kun tænke mig, at de rare mennesker der stemte på Jacob, mente det samme som jeg.

Katrine – 1994

I december 1994, fik jeg kontakt med rederiet Orion. Det var ikke gennem DANAs hyreanvisning, men gennem en bekendt. Rederiet skulle bruge en skipper for en periode af 2 måneder, til afløsning i et af deres Ro-ro-skibe, som sejlede på Caribbean. Da jeg var til samtale blev det nøje pointeret, at det kun kunne blive tale om den ene afløsning, og ikke nogen efterfølgende ansættelse. Jeg så det som en mulighed for at komme i gang igen, og tog hyren. Rederiet havde en lidt særpræget personalepolitik, men da det jo kun drejede sig om 2 måneder, gik jeg ind på deres betingelser. Jeg rejste til Houston i USA den 15. december 1994, og mønstrede ombord i **Katrine** dagen efter.

Skibet var bygget på Ørskovs stålskibsvært i Frederikshavn i 1987. Det var bygget som kombineret RoRo og Containerskib. Et noget specielt skib, i forhold til hvad jeg tidligere havde sejlet med. Første last var militærudstyr til de amerikanske tropper på Haiti. Vi ankom til Port au Prince den 24. december. Holdt jul og lossede efter helligdagene. Derefter lastede vi igen til C. Haitien, også på Haiti. Derefter retur til Port au Prince, hvor vi ankom den 30. december. Vi fik at vide, der ikke ville blive lastet før efter nytår. Opholdet blev dog af længere varighed, da der åbenbart var problemer med charteren. Efter nogle dage langs kaj, fik vi besked på at gå ud i bugten til anker. Den 14. januar, fik vi besked på igen at gå langs kaj. Men der skete stadig ikke noget. Den 17. januar, fik vi besked på at gå til ankers og afvente nærmere ordre. Jeg fik nu besked på, at skibet skulle udgå af charteren den 20. januar.

Den 20. januar, indgik vi i en ny charter, og kom langs kaj for at laste. Vi lastede en fuld last container (150 stk.) til Kingston på Jamaica. Efter Kingston, tilbage til Port au Prince for at laste en fuld last tomme container til Ponce på Puerto Rico. Her fattede vi frem og tilbage mellem de to havne indtil den 11. februar.

Efter sidste losning i Port au Prince den 11. februar, afgik vi i ballast til Point Lisas på Trinidad. Her blev jeg afløst den 16. februar, og rejste hjem samme dag.

Efter denne udmønstring kunne jeg mærke på mig selv, at noget af gejsten ved at sejle til søs var forduftet. Skibet var der ikke noget at klage på. Det var interessant at prøve kræfter med en, for mig, ny skibstype. Og rederiets lidt akavet indstilling, ikke mindst deres personalepolitik, kunne jeg være ret ligeglad med, da jeg kun havde aftalt denne ene mønstring. Alligevel nagede det mig, at man var nød til at affinde sig med sådanne forhold.

Ang. korrespondance mellem skib/rederi, var det meget dårligt. Da jeg mønstrede i Houston fik vi proviant ombord. Jeg havde ikke tid til selv at tjekke denne proviant, men gik ud fra det var i orden, da skipperen jeg havde afløst, meddelte dette. Der gik ikke lang tid, før jeg fandt ud af, at vi godt nok havde fået det bestilte, men at vi inden ret længe ville komme til at mangle proviant. Jeg ved ikke hvad skipperen, jeg afløste havde tænkt på. Han var fast skipper, og formodentlig vant til at bestille proviant, men ikke desto mindre var provianteringen meget mangelfuldt.

Jeg sendte en bestilling til rederiet, på det vi var ved at løbe tør for, men fik ikke noget svar. Da opholdet i Port au Prince blev længerevarende, rykkede jeg nok engang for proviant, men fik stadig ikke noget svar. Under vores korte ophold på Jamaica, lykkedes det at få lidt friske

grøntsager. Men i Port au Prince var det umuligt at skaffe noget. Endelig, efter jeg havde sendt nok en bestilling, og forklaret dem, nu var det helt slut med det meste af provianten, kom der et svar, eller rettere et spørgsmål fra rederiet.

De ville gerne have en udførlig liste på engelsk, så de kunne kontakte en skibshandler. Jeg havde 14 dage tidligere, sendt en sådan liste. Jeg lavede nok en, som straks blev sendt. Tre dage efter ankom vi til Puerto Rico, men da havde rederiet ikke haft forbindelse med en skibshandler. Vi fik selv købt det aller mest nødvendige, så vi kunne klare nok en tur. Jeg sendte nu en telex til rederiet, hvor jeg i en måske lidt skrap tone forklarede dem om vores situation.

Endelig kom der et svar. Ved næste anløb af Puerto Rico var der bestilt proviant til os. 5 dage efter jeg havde sendt min telex, ankom vi til Puerto Rico, og der kom en skibshandler ombord straks ved ankomsten. Han havde modtaget fax fra rederiet samme morgen, og kunne derfor ikke nå at levere provianten samme dag. Jeg forsøgte at få skibshandleren til bare at levere det mest nødvendige. Men det var håbløst. Han kunne levere hele bestillingen næste morgen.

Jeg prøvede at ringe til rederiet. Men på grund af tidsforskellen, var der ingen på kontoret. Jeg besluttede derfor, at blive liggende i havn til vi fik vores proviant. Vi havde intet, og jeg mener absolut intet, proviant tilbage. Vi skulle tilbage til Port au Prince, hvor vi heller ikke kunne få proviant. Så jeg gjorde op med mig selv, var rederiet så vattede i deres holdning til at drive skibsfart, som situationen viste, havde jeg ingen skrupler ved at vente på at få noget proviant. Jeg var selvfølgelig helt sikker på det ville betyde ballade, men det måtte jeg så tage med.

Skibshandleren levere den bestilte proviant næste morgen, og kl. 10:15 sejlede vi fra havnen. Hvor det tidligere havde været svært at fange rederiets opmærksomhed, når det gjaldt kommunikation, skal jeg dæleme love for de nu vågnede op til dåd. Jeg fik fra morgenstunden en telex fra rederiet, hvor de skrev, at de havde meget svært ved at forstå at jeg lod skibet vente i et døgn på en skibshandler. Det kostede en off-hire på 4000 USD. De kunne ikke forstå, hvorfor jeg ikke selv havde indkøbt det mest nødvendige, for der fandtes vel supermarkeder i byen.

Og de fik en forklaring. Så diplomatisk som muligt, forklarede jeg dem hvad jeg mente om deres form for rederidrift, ikke mindst deres helt uforståelige mangel på fornuftig planlægning. Derfor beklagede jeg, at jeg ikke var i stand til at føle anger for det økonomiske tab, de havde lidt.

Denne telex havde måske ikke været helt så diplomatisk, som rederiet kunne ønske sig. Det næste jeg hørte fra dem var et par dage senere. Da fik jeg en telex med besked på, at jeg ville blive afløst i Point Lisas, som var skibets næste destination efter Port au Prince. Det kunne man vel kalde afløsning til tiden.

Efter hjemkomsten var jeg til en kort samtale på rederiets kontor. Her var man helt uforstående over min kritik af deres form for rederidrift. De havde i mange år haft gode og loyale kaptajner ansat på deres skibe, og ingen af dem havde beklaget sig. Og ingen af dem kunne finde på at påføre rederiet et stort økonomisk tab, bare fordi der ikke var proviant ombord i skibet.

Jeg lykønskede dem selvfølgelig med deres gode og loyale kaptajner. Jeg tillod mig dog at tvivle på, at nogle af disse var i stand til at føde deres besætninger med loyalitet og kildevand. Dermed var der ligesom ikke så meget mere og tale om.

Junior & Sarah Rousing – 1995/96

Efter afløsningen ombord i **Katrine**, blev der igen et lille ophold, hvor man kunne tænke lidt på fremtiden.

Ledigheden blandt navigatørerne lå forsat på ca. 6 %, eller ca. 170 personer. Ifølge DANAs oplysninger var ledigheden størst blandt de midaldrende fra 40 år og opefter. Man var af den formodning, at netop denne aldersgruppe ikke var i besiddelse af ajourførte certifikater eller anden uddannelse, der kvalificerede dem til job. Man havde fra foreningens side, forsøgt at imødekomme den manglende efteruddannelse, med en kursusordning i overenskomsten. Det havde åbenbart ikke virket efter hensigten.

Efter jeg havde afviklet mine optjente fridage, meldte jeg mig igen under fanerne i foreningens hyreanvisning. Og igen opstod problemet med at tage nogle af de eftertragtede kurser. Det var forsat lukket land, hvis man var på dagpenge. Man kunne selvfølgelig selv afholde alle udgifter i forbindelse med et kursus. Det vil sige, selve kursusafgiften, opholdet på kurset, samt afstå fra dagpenge i kursusperioden. Det var de fleste ledige afskåret fra, da det var en temmelig stor økonomisk belastning.

Men der var også sket andre tiltag i det forgangne år. En forsøgsordning ved Fanø Navigationsskole omkring en ny "medicinmandsuddannelse", havde set dagens lys. Og efterfølgende blevet indføjjet i den grundlæggende navigatøruddannelse.

Denne nye "medicinmandsuddannelse" var til forskel for tidligere uddannelse, betydelig mere omfattende. Sundhedsstyrelsen havde hidtil fastholdt, at skibets "medicinmand" f.eks. ikke måtte give intravenøse injektioner, eller anlægge drop m.m. Dette skulle i fremtiden ændres. Med en opgradering og effektivisering af Radio Medical, skulle "medicinmanden" ombord være øje og øre for lægen på Radio Medical. Radio Medical blev etableret på Esbjerg Sygehus, med en fast døgnvagt med speciallæger. Det krævede indlæring af nye rutiner for de navigatører, der i fremtiden skulle agere "medicinmænd". Der blev startet kurser op på Fanø Navigationsskole af en uges varighed, som skulle opfølges hvert 5 år, med et efteruddannelseskursus. Jeg syntes personligt, at det var en længe tiltrængt opgradering. Jeg havde ikke været på nogen form for efteruddannelse i sygdomsbehandling, siden jeg forlod navigationsskolen i 1979. Ikke på grund af, at jeg ikke ville, men der havde aldrig været nogen efteruddannelseskurser i sygdomsbehandling tidligere.

Her var der virkelig noget positivt at bruge en arbejdsløshedsperiode på. Jeg røg straks i hovedet på A-kasse og Arbejdsformidling. Men ak, det kunne sandelig ikke lade sig gøre. For det første var jeg jo lige blevet meldt ledig, så jeg var slet ikke berettiget til at komme i betragtning til efteruddannelse. Nu var det ikke kun systemets kringledede regler, der gjorde det umuligt at bruge tiden som ledig, på en fornuftig måde. Der var meget lang ventetid på doktorkurset, da så godt som samtlige danske navigatører skulle en tur på kursus.

Også arbejdsmiljø i skibene var der meget fokus på i denne tid. Og det var fuldt berettiget. Selvom der selvfølgelig var regler og love inden for skibsfart, som skulle overholdes for at holde et skib i drift, så var arbejdsmiljø et meget mangelfuldt område. Efter min mening, havde arbejdsmiljø ombord på skibene hidtil været noget som skibsføreren og rederen i fællesskab havde udformet efter forgodtbefindende, mange gange på yderst lemfældigt måde. Hvis skibsføreren påpegede mangler, som f.eks. kunne vedrøre en mere sikker måde at udføre en

arbejdsopgave på, men som ville betyde indkøb af noget mere udstyr, var det op til rederen at afgøre om der skulle laves ændringer. I langt størstedelen af sådanne tilfælde blev der indgået et fornuftigt kompromis til begge parter tilfredsstillelse. Men desværre var det modsatte også nogle gange tilfældet. Især i disse krisetider, sad rederne tungt på tegnebogen. Og der skulle meget gode argumenter til, før de ændrede indstilling.

Derfor kunne jeg kun hilse et fornuftigt tiltag velkommen. Et regelsæt, hvor det ikke kun var forholdet mellem reder/skibsfører, der skulle danne rammen om arbejdsmiljøet ombord. Men derimod et regelsæt, som klart definerer hvilke krav der skulle gælde. Og, som også, tog højde for ansvarsfordelingen ved evt. ulykkeshændelser.

Der skulle etableres en sikkerhedsorganisation ombord på alle skibe med en sikkerhedsbesætning på 4 – inkl. skibsføreren. Denne regel klagede Rederiforeningen af 1895, til Søfartsstyrelsen over. De fandt det nuværende sikkerhedsniveau og – arbejde om bord i den mindre skibsfart for fuldt tilfredsstillende og tilstrækkeligt. De ønskede simpelthen ikke de nye regler.

Et andet regelsæt var en teknisk forskrift om arbejdets udførsel. Et regelsæt, som detaljeret belyste hvad man som arbejdsleder, og øverste ansvarlige skulle være opmærksom på.

Der skulle foretages arbejdspladsvurderinger, og udfærdiges skriftlige risikovurderinger på ethvert arbejde der måtte anses for farligt. Denne skriftlige vurdering skulle, på forlangende, udleveres til den man satte i arbejde.

Det var selvfølgelig noget der ikke lod sig gøre fra dag til dag, men noget der kom løbende. At det også krævede en hvis tilvænning for alle involverede parter, var ligeledes noget, der ikke kom lige med det samme. Jeg ved ikke lige, om søfolk og skibsredere var af en særlig mistænkelig og negativ indstillet folkerace.

At det netop var rederne i de mindre rederier, der var negative overfor de nye tiltag, undrede mig ikke. Efter min mening var det netop her, et løft i sikkerhedsarbejdet var påkrævet. Men det var nu ikke kun rederne, der havde en negativ indstilling. Når jeg talte med kollegaer, og især folk på min egen alder eller ældre, hed det sig ofte. – hvad dølen skal alt det moder fis til for, det betyder jo bare mere arbejde. Og, ganske rigtigt, det betød mere arbejde. Og her var Søfartens Arbejdsmiljøråd en uvurderlig hjælp. Her kunne man få hjælp til at udfærdige de formularer, der blev brug for. Og som navigatør, kunne man bede om denne hjælp, uden at rederiet nødvendigvis behøvede at være indblandet. Nu kunne man kun håbe på at, med tiden ville selv de mest stivnakkede modstandere få øjnene op for fordelene ved de nye tider, der havde fundet vej til søfarten.

Men de nye tiltag stoppede ikke med det ovenstående beskrevet. Et endnu mere omfattende internationalt udarbejdet system med henblik på sikkerhed til søs, og forebyggelse af forurening fra skibe, var under udarbejdelse. Systemet, kaldet ISM-koden (ISM står for International Safety Management), foreskrev et system, som struktureret dokumenterede hvordan rederierne skulle opfylde deres forpligtelser med hensyn til sikkerhed til søs og forureningsforebyggelse. Også på hvilken måde internationale og nationale krav efterleves. Her ville der virkelig blive noget for de førromtalte "sortseer" blandt navigatørerne, at få maveonde over. For systemet vil kræve, at det man hidtil havde lavet i forbindelse med sikkerhed og forureningsforebyggelse, nu skulle ned på papir. Og dermed endnu mere papirarbejde for navigatøren. Mange var sikkert af den mening, at

det bare var endnu et bureaukratisk tiltag, som kun var med til at gøre, en i forvejen stor arbejdsbyrde, endnu større. Og det tjente ikke noget fornuftigt formål.

Uden andet kendskab til ISM, end hvad jeg havde læst mig til, kunne jeg godt se både fornuft og bureaukrati i systemet. Og jeg var selvfølgelig også modstander af, at jeg som navigatør ville blive pålagt yderlig en opgave, ovenpå den i forvejen betydelige papirbyrde. Der var virkelig kommet meget papirarbejde i vores job, og det indenfor en ret kort tidsperiode. Det positive i systemet, vil efter min mening, langt hen af vejen opveje ulempen ved den ekstra arbejdsbyrde. Vi vil få mange af de ærgerlige diskussioner med rederierne, omkring f.eks. indkøb af udstyr til skibets daglige drift, ikke mindst sikkerhedsudstyr, ryddet af vejen. Med det nye system, vil der ikke længere være grundlag for disse diskussioner. Der ville blive helt klare retningslinjer, der skulle henholdes til. Og ikke en diskussion mellem skibsfører og reder, om det nu var nødvendigt. Om det ville komme til at virke efter hensigten, kunne man jo kun gisne om. For den del af skibsfarten, som jeg ville komme til at have med at gøre i fremtiden, var der en tidsfrist til den 1. juli 2002. Så der kunne ske mange forandringer inden da.

Den 27. april 1995, havde Folketinget en forspørgselsdebat om dansk skibsfart i almindelighed og DIS i særdeleshed. Det var Tommy Dinesen fra SF, der havde foranlediget denne debat på baggrund af rederiernes udskiftning af danske søfolk med udenlandske, ofte med en tvivlsom dokumentation for en søfartsuddannelse, hed det sig.

Argumentationen for DIS har jeg tidligere beskrevet, så det er der ingen grund til at gentage. At det ikke var gået, som rederne havde lovet, eller som politikerne havde håbet, var jo et fakta der var til at se. Danskejede skibe fortsatte med at registrere under udenlandske flag, og tonnagen dér var næsten lige så stor, som i DIS. Lidt færre skibe, men gennemsnitlig større. Kun få skibe flagede hjem under Dannebrog, og de der gjorde, skiftede skyndsomt de få danske søfolk, der evt. var ombord, ud med udenlandske.

Derfor provokerede Tommy Dinesen (som jo selv var tidligere sømand) lidt, og foreslog en bod til de danske redere, der beskæftigede udlændinge under dansk flag.

De skulle betale 130.000 kr. om året til statskassen for hver udlænding de beskæftigede. Dette beløb svarede til den understøttelse, der årligt betales til hver fyret dansk sømand.

Tommy Dinesen mente også, at skoleskibene "Danmark", som jo var statsejet, og "Georg Stage" som var privat ejet, samt søfartsskoler og navigationsskoler, burde drosle ned eller helt lukke. Der var jo ingen grund til at bilde unge mennesker ind, at de kunne komme ud at sejle efter endt søfartsuddannelse. I hvert tilfælde ikke med danske skibe. De danske redere proklamere jo åbenlyst med, at de danske søfolk var for dyre og de hellere ville drive discount-skibsfart med mere ydmyge udenlandske søfolk.

At Dinesens udtalelser selvfølgelig var ment som en provokation, var helt klart. Men jeg syntes nu det var et meget godt stunt. Jeg fik senere lejlighed til at læse debatten, og kunne ved selvsyn se, hvor lidt føling politikerne havde med søfartens problemer. Den debat havde mere underholdningsværdi, end egentlig fagligt substans. Rederierne fik en frist på et år med DIS, som det var for nuværende. I løbet af dette år, skulle der fra søfartsorganisationerne og rederiforeningerne fremkomme nogle konstruktive bud på, hvordan DIS skulle være i fremtiden.

Hvordan vore danske søfartsuddannelser kunne gøre os konkurrencedygtige, og ikke mindst, hvordan den optimale danske beskæftigelse kunne sikres. Rederierne fik også klar besked om, at massefyringer af danske søfolk til fordel for udlændinge var selvfølgelig imod Folketingets intentioner, og dermed mod DIS-lovens formål.

Jeg var nu ikke særlig optimistisk indstillet overfor denne udmelding fra politikerne. Rederne havde for længst vist deres holdning med hensyn til at beskæftige danske søfolk. Så selv en lille påmindelse fra Folketinget, kunne ikke ændre noget ved det. For øjeblikket var det jo den økonomiske krise inden for søfarten, der fik skylden for rederernes holdning til deres bemandingspolitik. Nu har der i søfartserhvervet, såvel som i alle andre erhverv, altid været gode og dårlige tider for økonomien. Men jeg troede nu ikke på, at selv om der skulle blive bedre økonomiske tider, hvilket der jo i sagens natur ville komme på et tidspunkt, at så ville rederne igen tage danske søfolk ombord. Jeg var temmelig overbevist om, at udlændingene var kommet for at blive.

Det blev nu ikke lang tid, jeg gik arbejdsløs i denne omgang. Jeg fik en afløserhyre som styrmand på slæbebåden **Junior**, hvor jeg mønstrede den 4. maj. Skibet var en lille havneslæbebåd, bygget i Tyskland i 1964, så den var ikke helt ny. Jeg havde lovet at afløse i 3 uger. Så fik jeg tid til at se om det var noget, jeg ville arbejde med i fremtiden. Jeg havde besluttet mig for at se hvad der var at lave i hjemmefarten. Om ikke andet, så for et stykke tid. Ikke fordi jeg var træt af at sejle på langfart, men hyrerne i denne fart var for tiden ret begrænsede.

Besætningen på Junior bestod af skipper, styrmand, og en kombineret matros/motormand/ kok. Nu var skibet jo ikke stort, men vi kunne næsten heller ikke være mindre besætning. Vi klarede det nu meget godt. Alle gav en hånd med, når det var nødvendigt. Dog kunne det godt give lidt sved på panden, når der skulle hales ind på slæberen. Skuden var ikke udstyret med slæbespil, så indhalingen foregik med håndkraft.

Jeg mønstrede i Korsør, og fik for første gang lejlighed til at se byggeriet på Storebæltsbroen, på nært hold. Det var et ret storslået projekt at beskue. Den første dag ombord på **Junior**, gik med at slæbe en arbejdspram fra Sprogø til Halsskov og tilbage igen. Dagen efter en tur til Nakskov for at assistere en af rederiets andre slæbere, med at tage en stor minestyger ind til Nakskov, hvor den skulle hugges op.

Det meste af tiden, jeg var ombord beskæftigede vi os med at slæbe pramme mellem Holbæk og Odense. Disse pramme blev lastet med skrot i Holbæk, slæbt til et fragmenteringsanlæg i Odense fjord, hvor de blev losset, og derefter slæbt tomme tilbage til Holbæk.

Det blev også til et par længere ture til Tyskland. Den ene tur med en pram på slæb. Den anden tur for at assistere en af vores kollegaer med et slæb gennem Kielerkanalen, hvor vi skulle være to slæbebåde. Ellers var det som sagt, mest pramslæbning vi beskæftigede os med. Jeg fandt ud af, at det ikke lige var det jeg ville beskæftige mig med i fremtiden. Så efter de tre uger var gået, sagde jeg fra til at forsætte. Jeg var kun ansat som afløser, så jeg kunne derfor forsætte på understøttelse, efter jeg havde holdt mine optjente fridage. En enkelt episode fra min tid som slæbebådsstyrmand, vil jeg dog beskrive nærmere.

En dag vi var sejlet fra Holbæk uden pram, blev det lidt blæsevejr. Skipperen bestemte vi skulle ligge natten over i Hundested og vente på vinden ville flove. Næste morgen blev vi sendt til Kullen i

Sverige. Her var en af de små coastere, som sejlede på Stålværkshavnen i Frederiksværk, gået på grund. På vejen op til Kullen fik vi mere informationer om havaristen. Det var coasteren **Kajama**, som var grundstødt. Årsagen til grundstødningen var, at skipperen var faldet død om i styrehuset af et hjerteslag. Skibet havde været på vej fra Frederiksværk til København. Efter at være drejet ud for Gilleleje, var skipperen faldet død om på strækket mellem Gilleleje og til skibet grundstødte på Kullen. De to andre ombord, havde ligget og sovet, og var først vågnet da skibet gik på grund.

Det var en rigtig kedelig historie, og ikke mindst fordi jeg kendte de folk, der sejlede med skibet. Da vi kom frem var de svenske myndigheder stadig ombord. Skipperen var blevet taget i land, og vi fik tilladelse til at trække skibet fri af grunden. Jeg blev sejlet over på **Kajama** for at bistå med at gøre slæbet fast, og se til at der ikke var nogen lækage. Jeg fik også talt med de to mand, som selvfølgelig var chokeret. Det gik meget let med at trække skibet af grunden. Selv om grundstødningen var sket med fuld fart, var der ikke sket noget med skibet. Det var gået direkte ind på de store klipper. Men heldigvis, på en klippe godt begroet med tang, og helt glat. Der var ingen der viste nøjagtigt hvad tidspunkt skipperen var faldet om. Han havde været alene i styrehuset, og skibet havde sejlet på autopilot. Det var formentligt sket kort tid efter passagen af Gilleleje. For skibets autopilot var indstillet inden næste drejepunkt, et stykke sejlads fra Gilleleje. Derefter var skibet forsat tværs over den meget befærdede sejlroute fra Kattegat ned til Øresund. Det var et under, at de ikke var blevet påsejlet i denne rute. Men selvfølgelig kun glædeligt. Da skibet var slæbt fri, aftalte jeg med min skipper på slæbebåden, at jeg skulle bistå besætningen med at sejle til Hundested. Efter ankomsten til Hundested var vores job færdigt, og vi kunne forsætte til vores destination. Undervejs til Hundested fik jeg ringet til en lokal skibsreder, C. Rousing, som selv havde skibe sejlede på stålværkshavnen. Han ville gerne tage sig af det fornødne, når vi kom ind i havnen. Her fik jeg en kort samtale med ham, og mit næste job blev i hans rederi.

Jeg havde tænkt en hel del over, hvad jeg skulle stille op med fremtiden. Jeg var forsat indstillet på at sejle til søs. Selv om coasterfarten måtte siges, at være ude i kulingsvejr i disse år, troede jeg forsat på en fremtid inden for erhvervet. Og jeg havde heller ikke opgivet at komme på langfart igen, selv om det måske ikke blev helt nemt at få en hyre. Langfarten var helt klart det jeg helst ville. Selv om sømandslivet måske nok havde forandret sig meget de senere år, så var det stadig en form for arbejde, som gav en hvis frihed og tilfredsstillelse, man ikke kunne finde på en arbejdsplads i land. Den evindelige kamp med rederne om at få bedre arbejdsforhold, ordentlig løn m.m. i skibene, var selvfølgelig noget man godt kunne være foruden. Men den glæde man havde ved at være tæt på naturen og dens kræfter, når man var på søen, kunne ikke tages fra en. Her var det tit en kamp mellem naturens kræfter, og en selv, der skulle udkæmpes. At vinde sådan en kamp over naturens kræfter, gav en, en tilfredshed og selvtillid, jeg ikke tror man kunne finde ret mange andre steder.

Det med, at skulle være helt væk fra sit hjem $\frac{3}{4}$ af tiden, for at være på arbejde, kunne sikkert være en belastning for mange. Alene af den grund, tror jeg mange mennesker ville vælge søfarten fra, som deres arbejde. Jeg havde ingen problemer med at være væk hjemmefra.

Jeg havde så til gengæld heller ikke nogen særlig tæt tilknytning til familie, venner osv. Dermed ikke være sagt, at det var den helt ideelle tilværelse, for det var det absolut ikke. Jeg havde hele mit liv ville være sømand. Fra barnsben var det sikkert en drengedrøm om eventyr og spænding, der bevirkede det. En ret problematisk barndom, havde sikkert også haft indflydelse. Som sømand kunne jeg komme rundt i verden, se fremmede lande og andre mennesker.

Alt dette var selvfølgelig noget der satte sit præg på mit liv. Men denne frihed havde også en pris, en pris jeg ikke var helt bevist om, som ungt menneske. Men noget, som så afgjort kom til at præge mig resten af livet. For mig blev prisen, at jeg blev meget indesluttet, og havde meget svært ved at knytte mig til andre mennesker. Selvfølgelig var det ikke kun sømandslivet, der var skyld i dette. Der var mange andre faktorer, der også spillede ind. Men jeg havde lært at leve med disse op og nedture i livet. Og selv om det ikke altid gik lige godt, så var jeg for det meste indstillet på at få det bedste ud af tilværelsen.

Jeg var gennem tiden, blevet kaldt mange ting. Lige fra fordrunken sømand, til social afsporet idiot, når det var værst. Og jeg kunne langt hen af vejen, godt følge folks tankegang. Hvad folk ikke viste, var hvad der lå bag det fordrukne, asociale individ. Så de mennesker, der kun så mig med en kanon brandert, og de eskapader en sådan medførte, kunne jo ikke vide bedre.

Mit tilfælde var heldigvis ikke standardmodel for en sømand. Langt de fleste søfolk kunne heldigvis forene sømandslivet, med et fornuftigt hjemmeliv med familie og et godt socialt netværk. At bytte det liv jeg førte, med ovenstående, drømte jeg tit om. Men jeg var også realistisk, og indså, det var jeg ikke i stand til at fuldføre.

Derfor havde jeg det godt med at sejle til søs, og især på langfart. På den anden side, skulle det heller ikke være for enhver pris. Og som tiderne var for dansk skibsfart, var det ligefør jeg følte, at prisen var ved at være for høj. Jeg kunne godt følge rederne et stykke af vejen, i deres stræben for at minimere udgifterne på deres skibe. Men absolut også kun et stykke af vejen. De forventede, at sømanden, hvad enten han var menig eller officer, var solidarisk med sit rederi.

De forventede, at sømanden udførte sit arbejde på de betingelser rederne lagde for dagen. Og helst uden at man brokkede sig. Sådan havde det været i århundrede, og det havde rederne haft det rigtig godt med. Derimod havde de stakkels redere det ikke godt med, at også søfarten måtte følge med tiden. Og ikke mindst, indrette sig efter moderne menneskers krav om medbestemmelsesret og social velfærd. Man skal såmænd ikke gå så forfærdelig mange år tilbage i tiden, hvor en sømand ikke blev regnet for ret meget. Han figurerede langt nede på rangstigen i søfartserhvervet. Var dårligt lønnet, og havde ikke de store sociale rettigheder. Først langt tid efter, at der på arbejdsmarkedet i land blev ordnede forhold, indså rederne, at de nok også blev nødt til at lade søfolkenes forhold forbedres lidt. Nu havde der så i et par år været dårlige tider for søfartserhvervet. Og så var fanden løs i laksegade.

Der var pludselig ikke de store indtjenerer, som man nu havde vænnet sig til, bare få år tidligere. For enkelte rederier kom der, om ikke ligefrem røde tal på bundlinjen, så forbavsende tæt på. Få år tidligere kunne man ikke få bygget skibe nok, og rederne havde kronede dage. Det gav prestige og agtelse at være skibsreder. Der var ingen smalle steder i bredgade. At der blev bygget betydelig flere skibe, end der egentlig var brug for, flere skibe end fragtmarkedet kunne bære, kærede man sig ikke om. At der dukkede flere skibsredere op, som aldrig tidligere havde haft den mindste med

søfartserhvervet at gøre, og aldrig burde have haft noget med søfart at gøre, kærede man sig heller ikke om. Hva' fa'en, der var jo penge i skidtet. Så, om en eller anden smartenheimer, havde lyst til at kalde sig skibsreder, det betød vel ikke så meget. Det gav beskæftigelse, og det hele vejen rundt. Det var godt for værftsindustrien, for underleverandørerne, og ikke mindst for samfundet Danmark. Man fik vist den store verden, at vi danskere kunne sgu bare det gylle. Man glemte bare i denne store rus, at tage højde for fremtiden, især inden for den mindre skibsfart.

Jeg startede med at sejle i "skrotfarten", i juni 1995. Begrebet "skrotfarten" var et lokalt tilnavn for de skibe der var beskæftiget med at sejle skrot og stålprodukter til og fra Det Danske Stålværk i Frederiksværk. Stålværket havde sin egen havn, med forbindelse til Kattegat via Roskilde Fjord og den gravede rende over Lynæs Sand ved Hundested. Stålværkshavnen gav beskæftigelse til en stor del af den mindre danske coasterflåde, samt en mindre del af udenlandske skibe. Coasterne sejlede skrot ind til havnen, fra hele Skandinavien og tyske havne. Efter udlosning af skrot, lastede de stål produkter som stålværket havde produceret af det indsejlede skrot, til levering i Nordeuropa. Enkelte større coastere lastede også til levering oversøisk. Det havde i mange år givet en fast beskæftigelse, og flere mindre coastere havde simpelthen deres levebrød i "skrotfarten".



Jeg mønstrede ombord på **Sarah Rousing** den 23. juni i Frederiksværk. Skibet var få måneder tidligere købt brugt fra tysk flag. Det var bygget i 1979, og var på 1456 BT. I forhold til de andre "skrotsejlere", var **Sarah Rousing** en del større, lastede ca. 3 gange så meget og selv med sine ca. 15 år på bagen, også en del mere moderne på mange områder. Skibet var bygget så det både kunne betjene flodhavnene, og sejle som almindelig søgående coaster. Det havde master der kunne ligges ned med hydraulik,

og styrehuset kunne reduceres i højden. Der var box hold, og et stort indtag af ballastvand, bl.a. med sidetanke. Så det var et ret fleksibelt skib.

Jeg indgik en kontrakt med rederiet, hvor der skulle sejles 4 måneder, og derefter 2 måneders frihed. Hyren var rimelig, lå lidt under det niveau jeg var vant til fra langfarten, men til at leve med. Jeg havde regnet med at den lidt lavere hyre kunne kompenseres med, at farten ikke var så hektisk som på langfarten. Det skulle senere vise sig ikke at holde stik. Besætningen var dansk og bestod af styrmand og tre ubefarne søfolk. Jeg var godt klar over, at det ikke var helt det samme som form for sejlads, som jeg havde beskæftiget mig med de sidste mange år. Men jeg glædede mig nu også til at sejle i nærfart igen, og tage de udfordringer det ville indebære. Rederiet havde 2 mindre coastere, som også sejlede i "skrotfarten", og skibsrederen havde indtil for nyligt selv sejlet med sine skibe. Så selv om jeg ikke kendte så meget til denne specielle del af coasterfarten, var jeg ret fortrøstningsfuld i at kaste mig ud i det. Det kunne vel ikke gå helt galt, og jeg kendte jo en hel del af søfolkene i "skrotfarten". Så man kunne vel få lidt gode råd, hvis det skulle blive nødvendigt.

Den første rejse var fra Frederiksværk til Västerås i Sverige, med 1000 tons stangstål. På denne rejse, blev vi kaldt op af et svensk kystbevogtningsfartøj, da vi befandt os på vej op langs Ølands østkyst. Kystvagten oplyste, at skibet befandt sig inden for separationzonen ved Ølands Sødra grund. Dette var helt korrekt. Jeg havde valgt at sejle inden for denne zone, for at undgå at skulle krydse med den tunge trafik, som benyttede denne zone. Og mig bekendt var der ikke forbud mod at sejle i den såkaldte "indshore traffic zone". Det havde der heller ikke været hvis jeg var kommet fra en svensk havn. Men da jeg kom fra dansk havn, var det ikke tilladt. Jeg beklagede selvfølgelig min fejltagelse overfor den rare svensker, som virkede meget forståelig overfor mit argument.

Vi skiltes i fuld fordragelighed, efter jeg havde fået tilladelse til at forsætte sejladsen. Og jeg regnede ikke med at høre mere om det. Men så nemt gik det nu ikke. Efter nogen tid kom der et bødeforlag på 3.000 kr. fra de rare svenskere, gennem Søfartsstyrelsen.

Jeg skrev selvfølgelig en fyldestgørende rapport om hændelsen, som blev indsendt til Søfartsstyrelsen. Samtidig med, at jeg nægtede at betale den pålagte bøde. Der gik igen nogen tid (faktisk til april 1996), hvor jeg fik en tilsigelse om at møde i Kriminalretten i Frederiksværk. Her blev jeg den dømt ved retten til at betale bøden. Så de svenskere var nu ikke så flinke alligevel.

Den første måned gik forholdsvis stille og roligt. Vi lavede i alt 8 rejser, med en dokning på 10 dage imellem. Den ene rejse gik fra Riga til Hamburg, hvor der var nogle liggedage i begge ender. Så det var meget stille og roligt.

Men så var det også slut med den rolige sejlads. Rederiet havde indgået en timecharter med stålværket som sikkert havde fine betingelser for rederen, men absolut ikke var til fordel for os ombord i skibet. Vi skulle udelukkende sejle skrot ind til stålværket, og returnere til lastehavnene i ballast. Det blev en hektisk tid de næste par måneder, hvor vi rent ud sagt, sejlede røven ud af bukserne. Der var ikke mange stille stunder, men derimod et stort arbejdspress som jeg ikke lige havde taget i betragtning. Selv om vi var i Frederiksværk flere gange om ugen, var der knap tid til at komme et smut hjem og tømme postkassen.

Den første måned i den nye fart (august), havde vi 19 havneanløb. Her var endda en længere rejse indregnet. Vi lastede i Korsør til Amsterdam. Lasten var de boremaskiner der havde været brugt til at bore tunnelen i den nye Storebæltsforbindelse. De var blevet skrottet, og skulle nu sejles til Amsterdam hvor de blev omlastet til et større skib, for til slut at havne på et stålværk i Fjernøsten. Vi kom til Korsør en lørdag formiddag, og skulle først laste mandag morgen. Så det var den rene luksus at kunne holde en weekend i fred og ro.

Tiden efterfølgende blev ligeså hektisk og det viste sig hurtigt, at besætningen var for lille til dette tempo. Det diskuterede jeg med rederen, og selv om vi ikke var helt enige, kunne han godt se det uholdbare i situationen. Jeg husker ikke lige på hvilket tidspunkt, men der kom en motormand og en kok ombord. Især en motormand var meget påkrævet. Der skulle pumpes ballast ind og ud for hver last. Skulle jeg og styrmanden selv stå for dette, samtidig med den hidsige sejlads, så ville vi hurtigt rende ind i problemer. Og problemer undgik vi da heller ikke. I slutningen af september havde vi lastet i Antwerpen til Hobro. I sejlrueten ind mod Kielerkanalen fik vi maskinhavari. Pludselig lød der en underlig bankelyd fra hovedmotoren. Vi fik straks stoppet maskinen, og kunne konstatere havari på en cylinder, hvor stødstængerne var bøjet. I første omgang kunne vi ikke gøre

andet, end at afmontere stødstængerne og rette dem ud med en hammer. Da vi lå meget uheldigt lige i den meget trafikerede rute ind til kanalen, og på det tidspunkt var der ingen motormand ombord, kunne vi ikke gøre andet end at samle maskinen igen. Derefter liste ind til Kilerkanalen for halv kraft. Her kom der næste dag en montør hjemmefra, som midlertidigt reparerede maskinen, så vi kunne sejle videre til Hobro med montøren ombord. Det viste sig, at en ventil i cylinderen var smadret, og derved havde ødelagt både stempel og turbolader. Det var selvfølgelig et hændeligt uheld, som ikke skyldtes hverken manglende motormand, eller manglende vedligeholdelse.

Kort tid før jeg skulle afløses for frihed, skete nok et uheld. Vi havde lastet 1160 tons skrot i Malmø den 9. oktober, til Frederiksværk. Afsejlede fra Malmø kl. 22. Jeg skulle have vagten indtil passage af Helsingborg, som efter planen skulle passeres omkring midnat. Efter en kursændring, var der ca. 45 minutter til næste kursændring. Jeg tog mig en kop kaffe, og satte mig i styrehusstolen for at hvile benene lidt. Uheldigvis faldt jeg i søvn før den næste kursændring, og forårsagede derved en grundstødning på sydspidsen af øen Ven i Øresund. Skibet var sejlet op på stranden i en ret vinkel, og stod hårdt på grund med forskibet. Agterskibet flød dog stadig, og vi prøvede at bakke skibet af grunden, men uden held.

Jeg kontaktede straks skibsrederen på telefon. Han var i London, hvor et andet af rederiets skibe havde maskinhavari. Vi fik arrangeret en slæbebåd, som var fremme ved os tidlig om morgenen. Efter flere forgæves forsøg på at slæbe os af grunden, måtte vi opgive og tilkalde nok en slæbebåd. Ved hjælp af de to slæbebåde, kom skibet af grunden omkring middag. Efter at have afprøvet maskinen, og foretaget forskellige manøvre for at se om skrue og ror kunne fungere, besluttede jeg at forsætte sejladsen mod Frederiksværk. Efter ankomst til Frederiksværk først på aftenen, begyndte vi straks at losse. Skibsrederen var i mellemtiden kommet hjem fra London, og kom ombord da vi ankom til havnen.

Jeg var selvfølgelig meget ked af det skete, og også en smule chokeret. Nu var en grundstødning jo ikke verdens undergang. Men at falde i søvn på vagten i et meget befærdet farvand, var en meget alvorlig forseelse, som jeg bebrejdede mig selv meget. Grunden til at jeg faldt i søvn, var ganske simpelt træthed. Det var selvfølgelig ikke nogen undskyldning, det burde ikke være sket. Men det var sket, og jeg kunne kun bebrejde mig selv for det. Efter udlosning i Frederiksværk og dykkerundersøgelse af skibet, blev det besluttet at sejle skibet til dokning i Søby. Det viste sig, at der ikke var nogen skader på skroget, men skruen var beskadiget og det samme var bowtrusteren. Disse skader blev udbedret i løbet af 2 dage. Herefter kunne skibet igen forsætte. Jeg mønstrede af for afspadsering af frihed nogle dage efter, den 17. oktober, og følte mig virkelig også mere end godt brugt.

Da jeg kom hjem, modtog jeg et brev fra Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening, som var skibets forsikringsselskab. Jeg citerer dette brev ordret:

Vedr. M/S Sarah Rousing – grundstødning ved Ven den 9.10.1995

På et bestyrelsesmøde afholdt den 14. oktober 1995 blev ovennævnte grundstødning drøftet.

På baggrund af skibsførerens rapport fandt bestyrelsen det meget kritisabelt og uagtsomt, at De som vagthavende faldt i søvn i et sådant farvand. Såfremt man føler sig træt eller søvngig, er det især vigtigt at slå vagtalarmerne til med kortere interval, da dette kunne have forhindret denne grundstødning.

Bestyrelsen pointerede ligeledes stærkt, at indtagelse af spiritus før et vagtskifte også vil blive betragtet som grov uagtsomhed.

Da vi forstår på rederiet, at det er første gang, noget sådant er sket, vil vi fra forsikringens side ikke gøre mere ved sagen, men vi må præcisere, at såfremt det sker igen, kan vi ikke tillade, at De overtager vagten ombord i "Sarah Rousing" eller andre skibe i foreningen.

Nørrejylland Søforsikring er medlemmernes eget forsikringsselskab, og det er derfor kolleger, det går ud over, når man ikke er påpasselig.

Med venlig hilsen

Nørrejylland Gensidige Søforsikringsforening.

Jeg blev både vred og meget ked af det, da jeg fik dette brev. Efter uheldet havde jeg selvfølgelig diskuteret omstændighederne omkring grundstødningen med skibsrederen. Jeg havde ligeså selvfølgelig påtaget mig det fulde ansvar for uheldet. Jeg havde pointeret, at den forcerede sejlads vi udførte, kunne ingen mennesker holde til i 4 måneder i træk. Og havde derfor foreslået i stedet, at vi skulle sejle 2 måneder og derefter 1 måned fri. Dette ville skibsrederen tage op til overvejelse. Vi var enige om, at det uheld jeg havde forårsaget, jo ikke stod til at ændre, det var sket. Vi var også enige om, at der ikke skulle ske noget lignende i fremtiden.

Derfor mente jeg ikke, at bestyrelsen i forsikringsselskabet havde nogen berettigelse til at sende mig et sådan brev. Mit ansættelsesforhold var et forhold imellem skibsrederen, og jeg selv.

Hvis skibsrederen havde ment, jeg skulle have en reprimande for min uagtsomhed, kunne han jo selv med rette have givet mig denne. Hvis min forseelse, efter skibsrederens mening, havde berettiget til yderlige konsekvenser, havde han jo været i sin fulde ret til at tilkendegive dette direkte over for mig. Vi havde, efter uheldet, diskuteret det fornødne på en god, fornuftig og saglig måde. Det var efter min mening ikke noget et forsikringsselskab skulle blande sig i.

At jeg skulle bedømmes af en bestyrelse i søforsikringsforeningen, som bestod af småskibsredere, på det grundlag det skete, følte jeg meget nedværdigende. Hvis denne bestyrelse endelig skulle bedømme noget angående denne grundstødning, og mine evner som skibsfører, burde jeg vel også selv have haft muligheden for at redegøre for hvad der var baggrund for uheldet.

I stedet henholdt man sig til min rapport, afgivet efter uheldet. Med dette grundlag, mente bestyrelsen sig i stand til at bedømme min person som skibsfører?

At de havde ret i, at grundstødningen skyldes min uagtsomhed, og derfor var kritisabelt, skal jeg gerne give dem ret i. Om brugen af vagtalarm kunne have forhindret grundstødningen, vil jeg tillade mig at stille spørgsmålstegn ved. Bestyrelsen pointerede ligeledes stærkt i brevet, at indtagelse af spiritus før et vagtskifte også ville blive betragtet som grov uagtsomhed.

Da der absolut ikke var tale om indtagelse af spiritus, hverken i forbindelse med dette uheld, eller i det hele taget i mit ansættelsesforhold til rederiet Rousing overhovedet, syntes jeg det var en frækhed uden lige at pointere dette.

Jeg husker ikke, om skibsreder C. Rousing var medlem af bestyrelsen i omtalte forening på daværende tidspunkt. Jeg ved han var det senere. Men det ændrer ikke på min mening om denne bestyrelses uhensigtsmæssige brev. Som det fremgik af brevets sidste sætning, var forsikringsselskabet medlemmernes eget, og det var derfor kolleger det gik ud over, når man ikke var påpasselig.

Hvis de gode medlemmer af denne bestyrelse virkelig var så opsat på at vogte på deres værdier, og påpege andres manglende påpasselighed, burde de have kigget lidt på hvad årsagerne var til, at der skete uhensigtsmæssige hændelser i deres skibe.

Jeg brugte mine fridage til bl.a. at se mig om efter et andet job. Det var nu ikke det store udbud af jobs at finde. Ledigheden blandt navigatørerne var stigende, og især inden for min aldersgruppe. Der var en stigende usikkerhed for hvad fremtiden ville bringe inden for dansk skibsfart. Rederne i alle kategorier, klagede over den alvorlige økonomiske situation skibsfarten befandt sig i. Forårets overenskomstforhandlinger havde afstedkommet en hel del polemik inden noget endeligt blev vedtaget.

I Danmarks Rederiforenings nyhedsbrev fra juli måned, kunne man læse om den alvorlige økonomiske situation dansk international skibsfart befandt sig i. Bl.a. på grund af den lave dollarkurs i indtjening, og de høje omkostninger i danske kroner. Man havde håbet på en større forståelse for konsekvenserne af den svækkede konkurrenceevne hos de faglige organisationer med henblik på at begrænse de fælles problemer. Man havde fra redernes side, ønsket at overenskomstfornyelsen havde været omkostningsneutral, hvilket, desværre for rederne, ikke var muligt at nå til enighed om.

Man mente, at de danske officerers overenskomstmæssige bindinger begrænsede fleksibiliteten. Og dette kombineret med korte udmønstringsperioder, et lavt antal årlige arbejdsdage m.m. bevirkede, at udgifterne ved at beskæftige danske officerer var for høj. Derfor mente man ikke, at det kunne overraske nogen, at rederierne måtte finde andre veje for at begrænse effekten af de nye overenskomster. Denne begrænsning mundede ud i, at foretage opsigelser og erstatte danske officerer med officerer fra andre lande, hvor mandskabsomkostningerne vejede mindre tungt.

Jeg syntes det var lidt dystre udsigter for fremtiden. Så det var nok ikke lige for tiden, man skulle se sig om efter job i langfarten. Egentlig var jeg også tilfreds med at sejle i nærfarten. Det skulle bare være under ordentlige forhold. Der var en hvis udfordring i at fise ud og ind af de forskellige havne her i Skandinavien. Det skulle bare ikke være så forceret, som under den sidste udmønstring. Jeg talte med mine kollegaer fra de andre skibe i "skrotfarten", og de kunne ikke forstå, at jeg ville finde mig i den form for sejlads. Hvis man skulle se på det fra deres side, var det nu heller ikke særligt kollegialt. Rederiet Rousing havde købt endnu en ældre coaster på ca. samme størrelse, som **Sarah Rousing**. Den sejlede også i "skrotfarten", og jeg kunne godt forstå mine kollegaer i de mindre skibe, ikke var tilfreds med situationen. De så jo helt klart deres levebrød i fare. Nu havde de i en årrække haft gode forhold på "skrotsejladsen", og måske indrettet deres tilværelse derpå. Nu var der to skibe, som tilsammen kunne sejle det samme

kvantum last, som fem eller seks af de små skibe. Det kunne ikke undgås at give utilfredshed i stålværkshavnen.

Den 15. december, mønstrede jeg igen ombord i **Sarah Rousing**. Jeg havde talt med rederen om at tage en kortere periode, end de fire måneder som vi oprindeligt havde aftalt fra sidste periode. Det var blevet vinter og koldt, men begyndende isdannelse i de indre farvande. Resten af året 1995, gik på samme måde som tidligere periode. I januar og begyndelsen af februar, fortsatte sejladsen på de danske og svenske havne, med en enkelt afstikker til Stralsund og Kiel i Tyskland. Problemerne med isen blev mere markante, og vi havde brug for isbryderassistance flere gange. Det gik også ud over skibet med den tiltagende is. Vi fik skade på skruen, og måtte lave en midlertidig reparation på denne.

Den 13. februar lastede vi en last stål i Frederiksværk, til Guinness i England. De sidste par uger havde isen på det nærmeste lukket de indre farvande. Den sidste tur ind til stålværkshavnen var isen begyndt at give problemer i fjorden. Da vi sejlede fra Frederiksværk, var der meget dravis i Kattegat indtil vest for Skagen. Efter en blæsende tur over Nordsøen, kom vi op til Guinness tidlig en lørdag aften. Det gav en fredag inden vi skulle losse mandag morgen.

Det var rigtig rart at komme lidt væk fra den vante tummerum på stålværkshavnen. Jeg var nu sikker på, at jeg aldrig helt kunne falde ind i "skrotfarten", og hvad den indebar. Der var efterhånden gået op for mig, at denne specielle form for sejlads ikke var noget for mig. Men udsigterne til et job i de lidt større skibe, var ikke store. Så var det bedre at forsætte lidt endnu i "skrotfarten", og så håbe på bedre tider. Jeg prøvede at finde mig tilrette med forholdene som de var, men der var mange diskussioner med både reder og besætning forbundet dermed. Jeg var absolut ikke enig med rederen i alle hans dispositioner omkring skibsdriften. Jeg følte til tider han ikke respekterede min stilling som skibsfører ombord i hans skib. Men mere at jeg bare havde at rette ind til højre og følge hans ordre. Når vi diskuterede et problem, var det sjældent min mening der blev hørt. Det gjorde, at der hele tiden var et spændt forhold i mellem os. Og glæden ved at udføre arbejdet, kunne ligge på et meget lille sted. Jeg var ikke vant til som skibsfører, at have en reder siddende og kigge mig over skulderen konstant. Jeg blev derfor indelukket og holdt til sidst mine meninger for mig selv.

Efter udlosningen i Guinness, forhalede vi længere op af floden Humber, til Goole. Her skulle vi laste skrot til Pasaia i Nordspanien. Lasten skulle lastes på mærkerne. Det ville sige, at vi skulle laste til skibets dødvægtstonnage, målt på lastemærkerne på skibet. Derefter ville det blive beregnet hvor meget last der var ombord. Der var hyret en surveyor til at overvåge lastningen. Han skulle også udregne lastindtaget, som så skulle danne grundlag for rederiets betaling for rejsen. Skrottet vi skulle laste, lå på en mark tæt ved skibet. Da skibet var ved at være lastet, var der sidste skrot godt blandet med jord fra marken. Det gjorde jeg surveyoeren opmærksom på. Han mente også, at der efterhånden var mere jord end skrot i det sidste vi havde fået ombord. Og da vi var næsten på mærkerne, besluttede jeg at der ikke skulle lastes mere. Det var surveyoeren enig med mig i, for som han sagde, hvis vi kom frem med alt det jord iblandet skrottet, kunne det skabe problemer i lossehavnen. Vi lavede vores lasteberegning, og det viste sig vi kunne have lastet omkring 25 tons mere, inden skibet var helt på mærkerne.

Da vi var afsejlet fra Goole, havde jeg en telefonsamtale med rederen. Han var meget uforstående overfor, at jeg var sejlet uden at fylde skibet helt op. Jeg prøvede at forklare ham, hvorfor jeg havde handlet som tilfældet var. Men det var han ikke lydhør for. Han syntes jeg havde handlet meget uansvarligt, og var mere bekymret over hvordan han nu skulle forklare den mindre fragt vi havde fået.

Her var en af de situationer, hvor jeg følte mig som en lille skoledreng der bare skulle finde sig i den store mesters løftede pegefinger og bedreviden. Jeg havde lastet hundrede af laster tidligere, hvor jeg skulle tage en beslutning som kunne sammenlignes med den jeg her havde taget. Om min beslutning var rigtig eller forkert, stod jeg helt og fuldt til ansvar for. Det var en del af mit arbejde som skibsfører. Men det havde skibsreder Rousing åbenbart en anden mening om. Jeg opgav at få noget fornuftigt ud af videre diskussion. Hvis han havde den mening, at jeg bare var et kvaj, der kostede ham penge, så måtte det jo være sådant.

Vi havde en fin tur til Nordspanien, selv om vejret til tider var ret så blæsende. Her viste skibet sig, at være et godt søskib i dårligt vejr. Med den lave konstruktion, klarede skibet sig fint i søen. Så jeg nød denne lidt længere tur. Efter udlosningen i Pasaia, gik vi i ballast til La Coruna, også i Nordspanien. Her lastede vi stykgods til Moss i Norge og Varberg i Sverige.

Vi havde en fin sejlads til Norge, med rimeligt vejr efter årstiden. Efter udlosning i Varberg, gik vi til Halmstad og lastede skrot til Frederiksværk. Isen havde sluppet sit tag for denne vinter, og vi havde ingen problemer med at komme til Frederiksværk. Her afmønstrede jeg for afspadsring den 13. marts.

Den 20. marts, ringede skibsrederen, og spurgte om jeg gav en kop kaffe, så ville han lige komme forbi en tur. Denne hyggelige kaffeslapperas endte med at jeg fik min opsigelse i rederiet Rousing. Grunden til opsigelsen var, at besætningen ombord på Sarah Rousing havde forelagt skibsrederen en kollektiv opsigelse, hvis jeg atter skulle mønstre som fører ombord. Så derfor så skibsrederen sig nødsaget til at opsi mig til fratrædelse den 20. april 1996.

Jeg vil ikke sige, jeg var overrasket over at blive sagt op. Det havde jeg som sådan forventet. Men jeg må nok sige begrundelsen for opsigelsen var ret kreativ.

Dagen efter jeg var afmønstret, havde jeg fødselsdag. Den havde jeg fejret på vores lokale stamværtshus, bl.a. sammen med flere af besætningen fra Sarah Rousing, som jeg havde været sammen med, i løbet af den sidste udmønstring. Her blev der ikke sparet på lovord fra de selsomme besætningsmedlemmers side.

Vi havde helt rigtig haft nogle uoverensstemmelser hen af vejen, men dem havde vi kunne klare uden rederens indblanding. At jeg ikke havde noget godt forhold til skibets faste styrmand, var ingen hemmelighed. Denne styrmand var, efter min mening temmelig uerfaren, og efter sin egen mening, det absolutte modsatte. Og jeg ville gerne stå ved, jeg havde ikke den store tiltro til hans evner som sømand. Men han var en god mand for rederen. Han kunne altid holde rederen opdateret med hvad der skete ombord. Og ikke mindst, han var af uforklarlige grunde altid enig med rederen i hans synspunkter. Derfor var jeg helt klar over hvem der stod bag meddelelserne til rederen, om de bataljer vi havde internt ombord.

Jeg syntes derfor, at denne begrundelse for opsigelse var en tynd kop te fra rederens side. Det havde klædt ham bedre at være ærlig, og give den rette begrundelse for at opsi mig. I stedet

valgte han at bruge sine ansatte som en dårlig undskyldning for at slippe af med mig. Det var ret ynkeligt.

Hvis han derimod havde sagt ærligt, at jeg faldt dårligt ud i hans lille virksomhed, fordi jeg ikke ville indrette mig efter hans normer, så ville jeg have respekteret hans beslutning. For det var jo det, der var den virkelige grund til at jeg skulle opsiges. Jeg modtog og accepterede min opsigelse, selv om jeg ikke respekterede grundlaget.

Senere, da den endelige afregning skulle opgøres, ville rederen ikke betale feriepenge. Han mente, at vi havde en kontrakt, der helt klart fritog ham sådanne petitesser. Jeg prøvede i første omgang at tale med manden om betalingen af feriepenge. Rederen kunne slet ikke forstå, at jeg kunne komme på den tanke. Jeg havde fået min gode hyre i den tid jeg havde været ansat, og igen henholdt han sig til kontrakten. Jeg gjorde opmærksom på, at ferieloven gjaldt for alle, og selv en skibsreder burde vide dette. Da vi ikke kom videre, meddelte jeg ham at jeg ville lade min fagforening tage sig af det. Nu var jeg ikke bare et uvidende fjols, men sandelig også både uærlig og ikke til at stole på. Enden på det blev selvfølgelig, at rederen måtte slippe feriepengene.

Som tidligere beskrevet, havde jeg forventet noget andet af at sejle i nærfarten. Ikke mindst havde jeg haft en forventning om, at kunne få et noget bedre privatliv, når jeg var hjemme på afspadsring. Det blev ikke tilfældet. Jeg blev om muligt endnu mere deprimeret og uligevægtig.

Jeg havde det bedst når jeg var på søen, og havde et ansvar at tage vare på. Sådan havde mit liv været i mange år, og selv om jeg inderst inde gerne ville lave om på det, lykkedes det ikke. Nu burde mit temmelig turbulente hjemmeliv jo ikke få indflydelse på mit arbejdsliv. Men det fik det nu alligevel. Hvor jeg, når jeg var på afspadsring, brugte spiritus til at drukne mine bekymringer med, var det lige modsat når jeg var på arbejde. Der rørte jeg overhoved ikke spiritus, men bekymringerne blev ikke mindre af den grund. Og når problemerne hobe sig op, blev jeg indesluttet og lukke mig inde i mig selv. Jeg var ikke i stand til at tale med andre om mine problemer. De var mine, og kom kun mig ved. At jeg samtidig havde meget svært ved at knytte mig til andre mennesker, gjorde ikke tingene lettere. Og helt galt gik det, hvis der var mennesker jeg stoled på, som svigtede den tillid jeg viste dem. Alt dette fik jeg først rigtig klarhed på en hel del år senere. Nu har jeg lært at leve med, at mit liv måske er lidt anderledes end så mange andres, men at det er mig selv der har valgt at leve som jeg gør. Derfor er det også mit eget ansvar at få det bedste ud af det, men på mine egne betingelser. Og det har jeg det helt fint med.

Efter fyringen fra mit job gik det helt galt. Jeg kunne slet ikke samle mig om at få noget fornuftigt op at stå. Efter ganske kort tid gik det hele op i druk og elendighed. Jeg havde absolut ikke styr på nogen ting. Når jeg havde nogle få klare øjeblikke, var jeg så flov over mig selv og den måde jeg levede på, at den eneste udvej jeg kunne se, var at drikke videre. Kun når jeg var fuld, kunne jeg holde mig selv ud. Jeg svigtede alt og alle. Selv om der var mennesker der kunne se, at den var hel gal, og prøvede at tale mig til fornuft, kunne jeg ikke stoppe. Jeg fortsatte med et helt ukontrolleret og destruktivt drikkeri, som bare gjorde mig mere og mere psykisk uligevægtig. Det stod på i tre måneder, tre måneder som jeg faktisk ikke husker ret meget af.

Selvfølgelig skyldes denne nedtur ikke udelukkende, at jeg blev fyret fra jobbet. Og nogle ville måske mene, at mine personlige problemer med spiritus, ikke hører hjemme i en beretning om

dansk coasterfart. Hertil vil jeg sige, at ens arbejdsliv i høj grad er med til at forme hele ens liv. Derfor mener jeg også, der er en hvis sammenhæng med den måde jeg som sømand lever på, både på søen og på land. Og jeg søger absolut ikke medlidenhed, eller at folk skal få det indtryk, at jeg er en stakkel som livet har været hårdt for. Kun jeg selv står til ansvar for hvordan mit liv har formet sig, og det ansvar er jeg mig helt bevist. Jeg har selv valgt at leve det liv, jeg har levet. At jeg har taget nogle forkerte beslutninger til tider, kan jeg kun takke mig selv for. At jeg kom på benene igen, vil jeg også tillade mig sige, jeg selv var skyld i. Dog ikke uden professionel hjælp, som jeg var glad for at kunne få.

Da jeg igen kunne begynde at se frem i tiden, besluttede jeg at tage en længere pause fra søen. Og måske få en anden form for uddannelse. Jeg måtte se i øjnene, at jeg ikke var i stand til at tage et job som hverken skipper eller styrmand foreløbigt. Derfor begyndte jeg at finde ud af, hvad andre muligheder jeg havde. I første omgang blev det til noget mere skoleuddannelse på VUC. Her startede jeg i august 1996. Jeg begyndte også at interessere mig for Pc'ens forunderlige verden. Og på et senere tidspunkt forsøgte jeg at få en uddannelse som datamekaniker. Jeg fik lavet en uddannelsesaftale med arbejdsformidlingen, og det indebar at jeg skulle tage matematik og fysik på gymnasial plan. Det hele gik meget godt lige indtil jeg skulle finde en voksenlærlingeplads, så knækkede filmen. Det var umuligt at finde et værksted, som ville antage mig som voksenlærling. Det største problem i den forbindelse, var helt sikkert min alder. De firmaer, jeg var til samtale hos, var meget forstående. Men uden at sige det direkte, var alderen på tæt ved 50 år, det, de stod af på. Jeg blev oplyst om, at det var muligt at tage hele uddannelsen på teknisk skole. Men jeg måtte også være realistisk, og indse at min alder ikke var det bedste kort jeg havde på hånden. Der var ikke meget ved at tage en uddannelse over flere år, og til slut stå uden noget praktisk erfaring. Så denne plan blev opgivet. I stedet besluttede jeg, at få opgraderet min sætteskipperuddannelse og tage til søs igen. Jeg havde ikke mistet lysten til at sejle, og havde nu fået betydelig mere styr på min tilværelse. Selv om det ikke så for lyst ud for coastersejladserne, var det trods alt ikke helt slut endnu. Og man kunne jo kun håbe på at tiderne ændrede sig. I de år jeg var på landjorden, havde jeg stadig holdt en vis tilknytning til søen. Bl.a. havde jeg meldt mig til Marinehjemmeværnet, og det havde jeg meget glæde af. Det havde givet mig mange gode oplevelser, og et godt kammeratskab. Jeg undersøgte også muligheden for at læse videre på navigations-skole til skibsførereksamen. Det kunne godt lade sig gøre. Men min økonomi var efterhånden på et meget lavt punkt, så jeg valgte i stedet muligheden med opgradering.

I de år, fra 1996 til 1999, hvor jeg havde været i land, var der sket en hel del inden for dansk søfart. Søfartsuddannelserne var blevet ændret markant, og gjort mere tidssvarende. "Det blå Danmark", var blevet noget man talte om. Der gik det for så vidt meget godt. Selv om skibsrederne stadig beklagede sig over de dårlige tider, med store omkostninger og lav indtjening.

Egentlig var coasterne vel også en del af "Det blå Danmark", man hørte bare ikke ret meget om den del af handelsflåden. Det var ligesom den blå kulør ikke rigtig smittede af på coasterne. Her holdt man sig mere i de lidt rustnede nuancer. Og, hvis man læste den betænkning det såkaldte Funderudvalg kom frem med i foråret 1996, kunne man måske her finde en forklaring.

Funderudvalget blev nedsat på foranledning af en forespørgselsdebat i Folketinget et år tidligere, og skulle gøre rede for hvilke tiltag der skulle til, for at styrke dansk skibsfarts konkurrenceevne.

I betænkningen kunne man læse, at rederirepræsentanterne for den mindre skibsfart havde udtryk, at de ikke havde brug for ændrede uddannelseskrav. Derfor kunne man konstatere i udvalget, at i modsætning til de store skibe, var man i de mindre skibe i større grad overladt til selv at skulle klare problemerne, og i mindre grad afhængig af at få hjælp fra rederikontoret, eller rederifolk placeret i havnene. De mindre skibe var ikke så teknisk avancerede og derfor i højere grad baseret på traditionelt sømandskab. Nu skulle denne udtalelse selvfølgelig ses i lyset af diskussionen omkring uddannelsesfornyelsen i søfartserhvervet. Og udtalelsen var for så vidt helt korrekt, da virkeligheden forholdt sig som beskrevet. Men, når man tænkte på, at Folketingets medlemmer evt. skulle bruge betænkningen til at blive klogere af, så var det da et helt fejlplaceret synspunkt at give udtryk for. Jeg syntes det var direkte nedladende overfor bestanden af sætteskipperne. Og det viste, efter min mening, ikke den helt store interesse for at den mindre skibsfart skulle være en del af "Det blå Danmark".

I efteråret 1996, blev der afholdt en høring på Marstal Navigationsskole omkring - fremtidens nærtrafik lokalt/regionalt -.

Et panel bestående af repræsentanter fra alle interesseområder inden for transport havde sat hinanden stævne til denne høring. Der kom en hel del interessante udtalelser og synspunkter frem i den forbindelse.

Politikerne var repræsenteret ved Niels Sindal, medlem af EU-parlamentet, hvor hans arbejde bl.a. bestod i at give udtalelser til Kommissionen om søfartsrelaterede forhold. Han understregede, at søfart har stor betydning for vores samfund med en produktionsværdi på 54,1 mia. kr. og en beskæftigelse på 14.700 personer.

Problemet for søtransport lå ikke på havet, men i havnene. Omkostningerne ved skibsanløb var for store, og flere havne havde for dårlig forbindelse til baglandet, og for ringe effektivitet.

Lastbilerne var "de onde" i denne sammenhæng, og det kunne illustreres med nogle tal som viste, at lastbiler forurenede langt mere end skibe, og samtidig var nettosubsidierne til lastbiler på 7,2 mia. kr. og til jernbaner på 500 mill. kr., men der var ikke regnet på, hvor meget subsidierne var til søfart. Nogle vil hævde, der ikke var nogen.

Han havde selv nogle bud på, hvad de politiske tiltag burde være. Vi skulle gøre op med os selv, om havnenes store investeringer skulle betales af transportkøbere eller af infrastrukturen. Omkostningerne var for høje, så hvis vi skulle have mere gods ud på skibene, skulle omkostningerne i havnene ned og effektiviteten op.

Parlamentet havde en række anbefalinger under vejs. Man havde diskuteret om den rette tonnage, og transportmønsteret pegede måske i retning af specialiserede skibe. Det peger også i retning af, at der skulle transporteres mere gods til søs, da der ikke var plads på de europæiske veje.

Fra Søfartsstyrelsen udtalte direktør Jørgen Hammer Hansen bl.a., at der ikke var tvivl om, at regeringens politik var flyttet mere gods fra vej, til bane og skib. En løsning kunne være en ny form for "projekt Skib", som ville give beskæftigelse til værfterne. Man ville også få omkostningslette skibe, som kunne udkonkurrere andre landes skibe. Denne løsning ville være den simpleste måde at komme problemet til livs på. Desværre kunne det ikke gøres på denne måde, og man måtte

derfor gå en anden vej. Man måtte se på hvilket marked vi havde, og hvor vore skibe kunne konkurrere. Hvad kunne man gøre for at få skibene ind på markedet?

Man havde fra regeringens side planer om at fjerne områdebegrænsningen for DIS-skibe. Det ville sige, at danske skibe der sejlede indenrigs mellem danske havne, skulle have mulighed for at registreres i DIS, og dermed få del i de lempelser det register gav. (bl.a. muligheden for ansættelse af billige udenlandske søfolk). Man kunne også satse mere på multimodal transport, og se på muligheden for at finansiere brugte skibe, eller for bare-boat registrering af skibe.

For vognmændene blev Preben Greibe, Danske Vognmænd, stillet dette spørgsmål: Hvor passede lastbilerne ind? Og hvordan etableres samarbejdet mellem skib og lastbil?

Han mente, at lastbilen kunne passes ind overalt hvor der var skibstransport, og hvor der skulle udføres for- og eftertransport af gods. Lastbiltrafikken forurenedes, som al anden form for trafik også gjorde, men lastbiltrafikken voksede, og det var et problem. Grunden til at lastbiltrafikken voksede, skyldes den fantastiske evne lastbilen havde til at tilpasse sig de forskellige behov der måtte opstå. Hvis der af politisk vej skulle ændres i transportformerne, skulle forbrugernes og virksomhedernes holdninger først ændres. Transportproblemet kunne ikke længere betragtes ud fra et nationalt plan, men måtte fremover betragtes på et europæisk plan. Så de ændringer der skulle til i fremtiden, skulle gå over det europæiske fællesskab.

Og, skulle skibsfarten få en voldsom stigning i godsmængden – så ville lastbiltrafikken også stige. Og vognmændene var klar til at tage fat, - de skulle nok følge med! Lastbilens tilpasningsevne var stor.

- Skibsfarten havde ikke kendt deres besøgstid. Der havde gennem årene været for lidt produktudvikling på skibstransportens side, mente Preben Greibe. På spørgsmålet om, hvordan der kunne samarbejdes, udtalte Preben Greibe. Havnene skulle ind i billedet. Skibene havde i en del år fundet sig i tyranni fra havnene. De havne- og arbejdspenge skibene havde betalt, ville vognmændene gerne have for at løfte gods i tilsvarende mængder, så ville de være rige. Konklusionen var, at lastbilerne passede ind – og hvis ikke, ville de komme til det. Vognmændene ville gerne samarbejde.

Fra skibskonstruktørernes side, repræsenteret af Skibskonstruktør Knud Wagner, havde en tegnestue lavet et forslag til en "Shuttle Freighter", som kunne bruges til fart på kanaler, floder og nærsø. Forslaget fokuserede specielt på det som foregik i havnene, idet skibet selv kunne håndtere godset, og dermed bruge havnen som en slags selvbetjeningshavn. Konceptet var simpelt, og kunne bygges for omkring 30 mill. kr. Skibets størrelse var afpasset således, at det ikke skulle have fritfaldsbåd (specielkonstrueret redningsbåd). Der skulle ikke foretages lækagestabilitetsberegning, og målene passede til Gøtakanalen.

Skibskonstruktørerne mente, at problemerne var omladningen i havnene mellem skib og lastbil, og forestillede sig, at mange problemer ville kunne løses hvis skibsfarten og lastbiltrafikken kom i tættere dialog om at dele den kommende stigning i markedet.

Fra Rederiforeningen for Mindre Skibe, repræsenteret ved Skibsreder Bent Andersen, mente man at tidspunktet for denne høring var velvalgt, og det var på høje tid der blev gjort noget for at redde småskibsfarten, før det var for sent. Der var på daværende tidspunkt kun 17 skibe tilbage i dansk

nærfart. Hvis ikke der blev gjort noget for at holde småskibsfarten i gang, var risikoen for at se dansk skrot blive sejlet indenrigs på "russisk skrot" stor. Søfartserhvervet ville helst klare tingene selv, så hvis man kunne få lov til at konkurrere på lige fod med lastbiler og jernbane, det ville sige, ingen støttemidler – enhver af parterne betalte for sin slidtage og forurening.

For Rederiforeningen af 1895, talte direktør Gunnar Sørensen, bl.a. om beskæftigelsen til søs. Han rejste spørgsmålet om, hvorvidt en eventuel kommende vækst i søtransporten også ville medføre en øget beskæftigelse af danske søfolk, eller om vi ville se godset blive transporteret med tyske eller hollandske skibe.

Gunnar Sørensen viste kurver over udviklingen i antal skibe og tonnage samt beskæftigelsen i perioden 1985 – 1996. Blandt menige havde der været et fald på 399 personer, men 122 nye jobs er gået til udlændinge.

Blandt officererne havde der kun været ringe fald i beskæftigelsen, som måske også hængte sammen med et mindre fald i antal skibe i de senere år. I nærfarten beskæftiges ikke mange udlændige.

Hvis det lykkedes at få flyttet mere gods over på skibene, var det absolut tiltrængt med en fornyelse af de mindre skibe. I øjeblikket var der 159 skibe under 500 BRT, med en samlet beskæftigelse på ca. 1720 personer.

Det var ikke realistisk at bygge nye skibe i denne størrelse, de skulle snarere have en størrelse på min. 2500 TDW for at være rentable. Den nye skibstype ville givet få en besætning på 7 mand, hvilket ville svare til en samlet beskæftigelse på ca. 960 personer.

Han konkluderede, at der blev færre folk i beskæftigelse for at flytte den samme godsmængde med de nyere skibe, og at coasterflåden skulle fornys, hvis der skulle kunne tilbydes konkurrencedygtig transport. Han mente endvidere, at stigende godsmængde ville medføre "oprydning" i havnene, f.eks. en nedskæring af havnearbejdersgæng. Samlet vil en stigning i godsmængde og nyere skibe resultere i færre danske arbejdspladser.

Til sidst gav formanden for Havnens sammenslutningen, J. B. Nielsen, sit bidrag og kom frem med følgende.

De fleste steder regnes der med at havnene skal være indtægtsgivende, men den nye havnelov åbner også muligheder for, at ejerne eksempelvis kommunerne går ind og investerer, - der er ikke noget mere trøstesløst end en havn i forfald.

Der foregik årligt en investering på 300 mill. kr. i havnene, som jo fungerer som et knudepunkt i national og international transport fortrinsvis for tungt masse gods.

Indenlands tog lastbilerne sig af hele 94 % af godstransporten, mens søtransporten fik 5 % og det hænger naturligvis sammen med den geografi, Danmark nu engang har. Man kunne ikke forvente, at skibene kunne tage mere gods af den nationale transport. I den internationale transport stod skibene stærkt og tog sig af omkring 70 % af godsmængden til og fra Danmark.

Der skulle satses på at udvikle et bedre transportsystem, hvor lastbil, jernbane, skibe og havne arbejdede sammen, for der var ingen tvivl om, at havne og skibe kunne bruges mere effektivt, men det krævede planlægning og samarbejde i alle led af transporten, hvor skibene f.eks. kunne betragtes som flydende lagerhuse, mens de var undervejs og havne kunne stille opmagasineringsplads til rådighed.

Havnesammenslutningen var fortalere for, at der blev undersøgt mulighederne for at bygge nye coastertyper. De eksisterende coastere var for gammeldags, og det betød, at havnene var nødt til at opretholde traditionelt laste- lossesystemer af hensyn til dem, samtidig med at havnene også måtte investere i moderne udstyr til de nyere skibe. Det var nødvendigt, at den danske regering bakkede op om coastertrafikkens udbygning.

Da jeg læste uddragene fra denne høring kunne jeg godt se, der var mange muligheder i de forskellige debattørers indlæg. Og det ville helt bestemt være en god ting, hvis der kunne opnås mere samarbejde parterne imellem. Det skinnede klart igennem, at det var regeringen der var ræven i hønsehuset. Og det var småskibsrederne, der følte sig forulempet af denne ræv. De manglede folk der var villig til at investere den nødvendige kapital til fornyelse af deres coastere. Der var ikke længere nogen lingerifabrikant, der kunne sætte overskuddet fra trussefabrikationen i en coaster. Det havde regeringen ganske rigtigt sat en stopper for. Men det undrede mig, at småskibsrederne stadig var så snæversynet, at de ikke kunne se deres egne fejludstillinger i hele problematikken omkring den situation, de nu stod i.

Det var et faktum, at transport ad søvejen var langt mere miljøvenlig, end transport over land. Det var ligeledes et faktum, at transport ad søvejen var billigere, godsmængden taget i betragtning, end transport over land. Det havde vores naboer, Tyskland, Holland og i de senere år, også vores naboer mod øst, for længe fundet ud af. De havde efterhånden ganske stille og roligt overtaget det marked, som de danske småskibsredere havde haft som levevej gennem årtier.

Tyskerne og hollænderne havde i tide bygget coastere, der var tidssvarende og tilpasset det marked, de skulle virke i. At de havde haft andre finansieringsmuligheder, end de danske småskibsredere, var selvfølgelig rigtigt. Men det ændrede nu ikke ved det faktum, at de var der. De senere år var også østlandene kommet godt med, om end det mest var med brugt tonnage, men tonnage der kunne opfylde markedskravet.

Derfor var det helt logisk, at de danske havne investerede i nyt grej til at betjene den nye tonnage. Og når så den arbejdstunge ældre danske coaster kom, kunne man jo helt tydelig se hvilken forskel der var tale om.

Jeg tvivlede derfor på, at de danske småskibsredere ville være i stand til at generobre det tabte fragtmarked, som vores naboer nu sad på. Så der var måske ikke helt ude i hampen, at regeringen ikke var helt så villig til at træde til, som småskibsrederne kunne ønske. For det var helt givet, at det regeringen en gang havde givet af subsidier til lastbil og bane, kunne ikke bare inddrages.

Det kunne selvfølgelig være rart hvis der kunne opnås andre former for samarbejde mellem parterne i transportsektoren. Jeg kunne sagtens se for mig, at man kunne lave en kombination af skib og lastbil, og samle det i et firma. Hvad forkert skulle der være i, at en vognmand kunne være skibsreder, eller omvendt?

Men desværre, jeg havde meget svært ved at tro på noget sådant kunne etableres. De danske småskibsreders indstilling til at forny sig, var en svær opgave som ikke lige lod sig løse. De kunne vel næppe give regeringen skylden for, deres storkonservative modstand mod alt, hvad der bare lugtede lidt af nytænkning. Så, alt imens de få danske småskibsredere der var tilbage, sad og

ærgrede sig over de uduelige politikere, i stedet for selv at komme ud af starthullerne, blev de danske havne i stadig stigende grad betjent af moderne skibe fra vores nabolande.

Jeg havde svært ved at finde ud af, hvad det egentligt var småskibsrederne ville. Ifølge Funderudvalget, mente redernes repræsentanter i den mindre skibsfart ikke, at det var nødvendigt med mere uddannelse til sætteskipperne, som jo dannede skibsledelsen i deres skibe. De samme skibsredere så gerne, at regeringen trådte til og foranledigede at de kunne få nogle nye skibe i deres regi. Hvem dølen havde de tænkt sig skulle sejle disse evt. nye skibe?

De få skibe der var tilbage i småskibsflåden var, så godt som alle, ældre udtjente skibe. Skibe som var bygget til et helt andet fragtmarked, end det vi havde i dag. De var yderlige kostbare i vedligeholdelse, efterhånden som de blev mere og mere nedslidte. De var dyre i laste/losseudgifter, da de krævede en anden procedure end nyere skibe. Og et faktum var, at en betydelig del af navigatørerne i de eksisterende skibe, var også over den første ungdom, og trængte i høj grad til efteruddannelse, hvis de skulle have en chance i fremtidens skibsfart. Jeg var selv en af dem.

Så det var absolut på høje tid, at småskibsrederne fik øjnene op for, vi snart gik ind i et nyt årtusinde, og begyndte at arbejde lidt for deres sag. Alternativet kunne kun blive, at de fortsatte med deres nuværende tonnage. Og til sidst se, at den gamle Alpha Diesel ikke kunne dreje skruen længere, og de gamle navigatører ikke tygge smør længere. Op gennem 1990erne kom der en håndfuld nye coastere, alle i udenrigsfart. I nærfarten kom der nogle enkelte brugte skibe, alle med en hvis årrække på bagen, men ingen nybygninger.

Sommeren 1998 åbnede Storebæltsforbindelsen. Hermed var det slut med færgefart over bæltet, og en del flere danske søfolk fik en tjans i de arbejdsløses rækker. Samtidig med at søfolkene blev arbejdsløse, kunne lastvognsfolket glæde sig til endnu bedre betingelser for trafik mellem landsdelene.

Den mindre skibsfart kæmpede stadig for at overbevise politikerne om deres berettigelse. En kamp, som ikke rigtig flyttede sig ud af stedet. Alle involverede parter, såvel politiske som søfartskyndige, var rørende enige om at man skulle værne om miljøet. Men, med det, holdt enigheden også op. Det så ud som om, man var rygende uenige om alle andre tiltag.

Søfartsstyrelsen søsatte et udviklingsprojekt, kaldet "Dør til Dør". Dette udviklingsprojekt skulle være med til at fremme transporten på kortere distancer.

I en artikel fra maj 1998, skrevet af journalist Hanne Hansen for foreningsbladet Navigatør, kunne man bl.a. læse følgende om dette projekt:

Sekretariatsleder Michael Wengel-Nielsen fra Rederiforeningen for Mindre skibe, udtalte – Når projektet næste år er afsluttet, kan vi konstatere, at den danske nærskibsflåde slet ikke er gearret til at løse opgaven. Skibe, der er over tyve år, vil ikke kunne løfte den lasthandling, som udviklingsprojektet vil pege på. Jeg siger ikke, at udviklingsprojektet ikke er godt nok. Men vi havde gerne set, at der også helt konkret nu kom politisk handling bag ordene om at fremme den grønne transport, så vi kunne komme i gang med at forny småskibsflåden, siger Michael Wengel-Nielsen, der forudser en udvikling, hvor skibene i småskibsflåden vil blive større – bestående af brugt udenlandsk tonnage – der vil søge til dagen og vejen på de store have. Og så er det én gang for alle slut med dansk nærtrafik, forudser han.

Arbejdet med udviklingsprojektet, lavede Søfartsstyrelsen i samarbejde med konsulentfirmaet Carl Bro Gruppen A/S. Firmaet bidrog med undersøgelser og analyser, som i løbet af det næste år skulle bevirke "udvikling af værktøjer til transportkædens aktører". For dette bidrag, skulle konsulentfirmaet have en lille erkendighed på 4,4 millioner kroner.

Jeg syntes det var lidt rigeligt at betale for en konstatering af, at den nuværende småskibsflåde ikke kunne leve op til hvad der krævedes af moderne skibsfart. Det kunne jeg såmænd have sagt, og det uden vederlag.

1999 startede med en advarsel til søens folk. Man advarede imod sammenbrud i skibscomputere på grund af den såkaldte "år-2000" fejl. Flere Europæiske søfartsstyrelser sendte i den forbindelse advarsler til deres skibe om dette fænomen. Det var ikke kun selve årtusindeskiftet der kunne give problemer. Også 1. januar 1999, og flere kritiske datoer frem til 1. marts 2001, mentes at kunne give problemer. Advarslen lød på, at skibsførere skulle være ekstra opmærksomme på disse datoer, og tage alle nødvendige forholdsregler i den forbindelse. Det kunne påvirke motorer, kontrol- og overvågningssystemer, samt computere, navigations- og kommunikationsudstyr.

Det var ikke kun inden for søfarten der kom advarsler. Der skortede heller ikke på advarsler på landjorden. Alle syntes at være meget optaget af fænomenet. Og mange mere eller vanvittige teorier så dagens lys. Nu var jeg ikke selv til søs, da advarslerne blev udsendt. Det kom jeg først i slutningen af 1999. Og jeg hørte ikke noget om, at der havde været problemer i nogen retning, ved de første kritiske datoer. Men jeg skal da gerne indrømme, det var svært at forholde sig til hvad man skulle tro på. Som bekendt skete der ikke noget nedbrud. Men det var da helt sikkert noget man var optaget af, indtil den sidste dato var overskredet.

Det blev også året hvor Danmark gik i krig, for første gang siden 1864. NATO-landene, og her iblandt Danmark, havde besluttet at blande sig i den borgerkrig der i flere år havde hersket i Jugoslavien. Nato-landene, med USA som den store hærfører, havde besluttet at man ville standse den etniske udrensning af albanerne i Kosovo-provinsen. Derfor indledte NATO den 24. marts 1999, et bombardement af Beograd. Den danske deltagelse bestod i første omgang i nogle F-16 fly, som gennem længere tid havde været udstationeret i Italien. Kort tid efter krigen var startet, anmodede NATO Danmark om at bidrage med en ubåd, som skulle være en del af en blokadeflåde i Adriaterhavet. Jeg husker ikke lige hvordan jeg reagerede på, at Danmark nu skulle til at være en krigsførende nation. Men da jeg var medlem af Marinehjemmeværnet, blev situationen selvfølgelig diskuteret meget her. Selv om krigen på Balkan ikke direkte berørte Marinehjemmeværnets virke, fulgte vi selvfølgelig meget med i hvad der skete. Da jeg var ved at gøre klar til at tage til søs igen, var min største interesse samlet om hvad betydning krigen kunne få for søfarten.

Da jeg måtte se i øjnene, at en uddannelse ikke blev til noget, blev jeg af arbejdsformidlingen sat i aktivering. Jeg fik en aftale med vores lokale brandstation, hvor jeg skulle arbejde som en slags altmuligmand. Det var et meget varieret job, som jeg egentlig blev meget glad for, den tid det varede. Her prøvede jeg mange forskellige ting, jeg aldrig havde drømt om at skulle have med at gøre. Det var meget varierende, lige fra at lave saftevand til byens børnehaver på deres årlige samlingsdag i kommunen, til at optræde som murer. Noget jeg blev spurgt om jeg kunne! Det ved

jeg sgu ikke før jeg har prøvet det. Og jeg fik lov at prøve. Selv om det måske ikke lige blev et murværk, der ville give præmie ved en bedømmelse, så blev det sgu ligegodt godtaget.

Med i aftalen med brandstationen, fik jeg frihed til at tage på kursus på navigationsskolerne. Arbejdsformidlingen var villig til at betale evt. kursusudgifter, men jeg kunne ikke få dagpenge under kursus. Derfor brugte jeg mine feriedage på de forskellige kurser, og på den måde reducerede jeg mine udgifter, til at være ophold og rejseomkostninger, som jeg selv skulle betale. I løbet af sommer og efterår 1999, fik på den måde opgraderet mine certifikater, og var klar til at tage på søen igen.

Jeg var besluttet på, at jeg ville søge ud på langfart igen. Selv om jeg ikke havde noget imod at sejle indenrigs, så var det ikke lige det jeg så, som mit fremtidige virke til søs. Jeg meldte mig til hyreanvisningen i DANA, og samtidig søgte jeg selv hos rederierne. Jeg fik kontakt med Svendborg Surveyours, som havde flere coastere i management. Da jeg ikke havde været på søen et par år, aftalte vi, at jeg skulle tage en periode som styrmand i Nordeuropæisk fart og derefter ommønstre til skipper i et af de andre skibe.

Pax - 1999

Den 5. november 1999, mønstrede jeg som styrmand ombord i skibet **Pax**. Skibet var en tyskbygget søgående flodcoaster fra 1981, på 1499 Brt. Rederiet for **Pax** var Danship i Svendborg, og managementet havde Svendborg Surveyors.

Jeg mønstrede i Antwerpen, hvor skibet skulle losse en last papirruller fra Finland. Da jeg kom ombord lørdag, og vi ikke skulle losse før mandag, var der god tid til at se skibet lidt an først. Det første der faldt mig i øjnene, var styrehuset. Det stod på en søjle, og kunne med hydraulik hæves og sænkes efter behov. Det var en stor fordel ved sejlads på floder med mange broer, som man kunne passere under, ved at sænke styrehuset ned i højde med lugen. Herved undgik man at broen skulle åbnes, og kunne også sejle hvor det ikke var muligt at åbne broen.

Skibet var rimeligt godt vedligeholdt. Besætningen bestod af dansk skipper og styrmand. Kok, og tre dæksfolk, var alle spanske. Der var ingen maskinmand, så skipper og jeg selv skulle passe maskinen. Maskinrummet var meget godt indrettet, og let overskueligt. De spanske søfolk var flinke og lette at arbejde sammen med. De havde alle været ombord gennem længere tid, og kendte skibet ud og ind. Skipperen var lidt indesluttet, og vi kom aldrig rigtig på bølgelængde. Vi kom heller ikke til at sejle sammen ret længe, da han havde søgt arbejde i et andet rederi, og stod for snarlig overgang dertil.

Skibet sejlede i nord-østersøfart, og efter udlosning i Antwerpen, sejlede vi til Gent i Belgien og lastede talkum til Rauma i Finland. Fra Rauma sejlede vi til Varkaus, også i Finland. For at komme til Varkaus, skulle vi gennem Saimaa kanalen og op på de finske søer. Varkaus ligger knap et døgn sejlads fra kanalen. Her lastede vi træ til Antwerpen. Det var første gang jeg sejlede på de finske søer, og det var meget spændende. Det var også rigtig koldt, -10 grader mens vi lastede. Søen var tilfrosset, så alt var hvidt. Kun i sejlrenden var der åbent vand. Der er en meget intens trafik på søen, og derfor ikke noget problem med isen. Sejlrenden var hele tiden opbrudt af skibe i begge retninger. Da vi kom tilbage i Østersøen, faldt temperaturen også der. Vi fik en stiv SSE kuling, med sludbyger og temperaturer lige omkring frysepunktet. Vejret blev dog bedre da vi nåede frem til Kilerkanalen. Da vi sejlede fra Varkaus, kom der en forespørgelse fra rederiet om jeg ville overtage skipperjobbet ved ankomst til Kilerkanalen. Skipperen skulle afmønstre, og starte i sit nye job. Jeg takkede pænt nej til deres forslag. Jeg syntes ikke jeg var klar til at overtage skibet med så kort varsel. Jeg havde jo ikke været på søen i 3 år, og ville derfor gerne have lidt mere tid som styrmand. Jeg var heller ikke meget for at sejle uden maskinmand, selv om jeg var ved at have overblik over maskinrummet.

Rederiet havde ansat en ny skipper. Han havde ingen erfaring som skipper. Havde sejlet som styrmand på en færge i mange år, men mente nu han ville prøve et skipperjob. Da vi ankom til Holtenu, kom den nye skipper, en reparatør til maskinen og en af surveyorne fra Svendborg Surveyor ombord. De to skippere skulle lave overlevering, og jeg fik en sludder med de andre. Der gik dog ikke lang tid før skipperen der skulle hjem, meddelte at den nye skipper var helt blank hvad angik at overtage et skipperjob.

Jeg blev spurgt, om jeg ville tiltræde som skipper. Det afslog jeg, med min tidligere begrundelse. Jeg sagde også, at jeg ikke ville forsætte med skibet, hvis den nye skipper skulle tiltræde med de

forudsætninger der forelå. Der blev rekvireret en skipper, som gik hjemme på ferie, til at assistere den nye skipper. Vi fortsatte derefter sejladsen til Antwerpen. De to skippere gik vagt sammen, og gennemgik alt hvad en skippers arbejde bestod af. Vi ankom til Antwerpen en lørdag, hvor man lossede dækslasten. Rumlasten skulle først losses mandag. De to skippere, og jeg selv havde nu hele søndagen til at gennemgå nok engang alt ombord, og den ekstra skipper rejste hjem for at forsætte sin afbrudte ferie.

Skibet var efter udlosningen i Antwerpen, sluttet for en last kartofler i bigbags fra Breskens i Holland, til Falmouth i England. Breskens er en lille fiskerihavn på Vestbredden af Schelde flodens munding, og ikke langt fra Antwerpen. Der var ikke meget plads at manøvrere på i denne havn. Skipperen kunne ikke, selv med lodsens hjælp, klare denne manøvrering. Det kunne man måske heller ikke forlange, når manden ingen erfaring havde i at manøvrere. Her trådte jeg så til og tog skibet både ind, og senere, ud af havnen.

I Falmouth var problemet med manøvrering det samme. Skipperen turde ikke binde an med at manøvrere skibet. Vi talte om det, og jeg ville godt hjælpe manden, men han måtte selv vise noget initiativ til at komme i gang. Efter udlosning i Falmouth, gik vi til Bideford, også i England. Her lastede vi clay til Lovisa i Finland. Det gik slet ikke med den nye skipper. Han fik ikke styr på hvad et skipperjob indebar, og indså til sidst at han ikke kunne bestride jobbet. Selv om jeg gerne ville hjælpe manden, kunne jeg ikke forsvare at forsætte som det gik. Vi blev enige om, han skulle kontakte rederiet og forklare dem situationen som den var. Rederiet kunne ikke skaffe en afløser med det korte varsel. Jeg overtog derfor jobbet som skipper midlertidigt. En af styrmændene i rederiet, der gik hjemme på ferie, kom ombord i Kilerkanalen for at gøre rejsen til Finland.

I Holtenau kom vores kontaktmand fra Svendborg Surveyor ned med den nye styrmand. Vi fik en snak om hvad der skulle ske i fremtiden. **Peder Most**, som jeg skulle ombord i som skipper, regnede man med skulle laste i Polen i begyndelsen af februar. Jeg indvilligede i at forsætte som skipper i **Pax**, til man fik ansat en anden. Den uheldige skipper og jeg skiltes i al fordragelighed. Da vi sagde farvel til hinanden, sagde han, at han var glad for at jeg på det nærmeste havde tvunget ham til at tage sin beslutning. Han havde helt indset, at det ikke var som skipper han skulle forsætte til søs. Men han havde det også svært med at komme til den slutning, og var derfor glad for vores "samarbejde".

Resten af rejsen til Lovisa blev nu heller ikke helt uden problemer. Vi fik en rigtig vinterstorm fra SSV, med vindstyrke op til 10-11, og snebyger. Under dette uvejr begyndte der at trænge vand ind i tårnet, som styrehuset stod på. Pakningerne rundt om tårnet lækkede, og vi kunne ikke gøre noget ved det, så længe det stormede. Den eneste mulighed for at slippe af med vandet i tårnet, var at lede det ned i maskingraven. Det olieholdige vand i maskingraven kunne vi ikke umiddelbart lænse ud i søen. Så efterhånden som graven blev fyldt, prøvede vi at lænse over olieudskillelse aggregatet, men kunne ikke følge med i den fart vandet kom ind. Heldigvis kom vi i læ af den Finske kyst inden maskingraven var helt fuld. Ellers havde vi været nødsaget til at lænse direkte ud i søen. Nu klarede vi den med at få tømt graven med en slamsuger da vi kom ind til Lovisa. Her skiftede vi også styrmand, inden vi fortsatte til Varkaus, for at laste en last træ til Frankrig.

Det nærmede sig jul, og lastningen i Varkaus skulle klares inden julehelligdagene. Det lykkedes også, vi sejlede fra Varkaus den 23. december. Og vi kom ned gennem Saimaakanalen juleaftens dag, og slap lodsens ved Vyborg kl. 1730.

Vi havde talt om at ankre, og spise julemiddagen i fred og ro. Men vejrmeldingen lød på stærk kuling fra SSV, og jeg ville gerne nå ud af den Finske bugt, inden vinden for alvor tog til. Det lykkedes nu ikke helt. I løbet af juledag tiltog vinden yderlig, og vi lå til aften underdrejet med sydlig storm, styrke 10 – 11. Vinden aftog i løbet af anden juledag, og vi kunne forsætte sejladsen. Det blev en noget træls jul. Pressendingerne på dækslasten var blæst i stykker, så der var en del arbejde med at bjærge stumperne. Vi fik dog klaret at dække dækslasten nogenlunde til med hvad vi havde af reservepressendinger. Temperaturen lå lige under frysepunktet, så det var rigtigt koldt at opholde sig på dækket. Efterhånden som vi kom ned i Østersøen, krøb temperaturen dog op over frysepunktet. Men vinden fortsatte med at drille os, til vi kom ned til Bornholm. Først da flove det for alvor. Jeg havde aftalt med rederiet, at gå ind til København for at bunkre og lave nogle mindre reparationer på maskineriet. Det gav et lille afbræk på rejsen. Resten af rejsen til Rochefort i Frankrig forløb fint. Vejret blev helt manerligt, og temperaturen steg, da vi passerede Dover nytårsaften havde vi + 10 grader.

Nytåreskiftet mellem 1999 og 2000 var ventet med en hvis spænding, ikke mindst for søfarten. I året op til dette specielle årsskifte, var der mange dommedagsprofetier om hvad der ville ske. Ikke mindst på IT området, var der forskellige påstande fremme om nedbrud på computere, og andet IT udstyr. For søfarten var det store spørgsmål, om der ville ske noget med GPS systemet.

Mange havde været forberedte, og havde fået deres systemer gennemgået og opdateret. En teori gik ud på, at ved årsskiftet ville alle data blive skiftet til år 1900. Der skete nu ikke noget af alt dette. GPS'en opførte sig helt normalt, også radioforbindelse m.m. tog årsskiftet som vanligt. Men det var med lidt mere spænding end vanligt, vi iagttog det hele til midnat den 31. december. Jeg havde glædet mig til at se et større fyrværkeri ind over Englands kanalkyst, men det kom ikke til at ske. Et par timer før midnat, blev det diset. Så vi fik kun lidt at se, da vi passerede Dover tidligere på aftenen.

Den 3. januar 2000, ankom vi til Rochefort, lossede dagen efter og fortsatte derefter til river Sein. Her skulle vi laste stål på to pladser, Limay og Bonniere, til Finland. Her kom skibet rigtig til sin ret med flodsejlads, som det oprindeligt var bygget til. Vi tog lods ved Le Havre, som tog os op til Rouen hvor vi fortøjede for natten. Rouen er den største havn på floden, som kan besejles med søgående skibe. Her blev masterne lagt ned, hydraulikken til hævnings og sænkning af styrehuset blev afprøvet. Flodlodsens kom ombord for at inspicere skibet. Da han var tilfreds, gik han igen i land og vi skulle forsætte sejladsen næste morgen. Næste morgen kl. 0800 begyndte vi sejladsen op af floden. Jeg husker ikke lige hvor mange broer vi skulle under, men det var mange. Styrehusets elevator funktion virkede efter hensigten. Det var det jeg havde været mest spændt på at bruge. Men lodsens kendte skibet, og klarede selv jobbet som elevatorfører. 3 sluser skulle også passeres på vejen, inden vi kunne fortøje kl. 20 i Limay, efter en lidt spændende dag på floden.

Næste dag var søndag, hvor vi kunne slappe af, og mandag lastede vi det første parti. Da vi fik lods, og skulle sejle blev det tæt tåge. Sejladsen blev derfor udsat til næste morgen, tirsdag. Tågen var væk til næste morgen, og vi sejlede til Bonniere, som var på tilbagevejen ned af floden. Vi

lastede det sidste stål, og var klar til at sejle midt på aftenen. Tidligt næste morgen fortøjede vi i Rouen, fik skibet gjort søklar og forsatte derefter til søs.

Derefter en rimelig fin rejse til Kotka i Finland. Det blev igen vinter, med nordlig vind og -6 grader i Kotka. Vi skulle igen gennem Saimaakanalen, og denne gang til Houkolahti. Denne plads lå ikke så langt fra kanalen som Varkaus. Men det blev alligevel en besværlig sejlads på grund af stærk frost og svær is på søen.

Vi havde isbryder med helt ude fra lodsstationen ved Vyborg, og havde en del problemer med is i sluserne. Vi kom dog til Houkolahti, og lastede over 2 dage. Da vi skulle surre dækslasten, var der en strid nordlig vind, og -18 grader. Det var et ret besværlig og kold job, som tog lidt tid. Men vi blev færdige, og på vejen tilbage til kanalen, måtte vi flere gange tages under bugsering af isbryderen. Vi var det sidste skib der kom ned fra søerne, inden de lukkede kanalen for vintersæsonen. Lasten skulle til Fredericia, og jeg skulle afløses i Fredericia. For en gang skyld opførte Østersøen sig fra den gode side. Vi havde fint vejr hele vejen til Fredericia. Her ventede min afløser, og et hold reparatører som skulle trække et stempel på hovedmaskinen. Efter udlosning skulle skibet til Frederiksværk, og laste stål til England. Jeg blev ombord sammen med den nye skipper til vi kom til Frederiksværk den 27. januar. Her stod jeg af, og holdt 8 dage fri inden jeg skulle ombord i **Peder Most**.

Jeg havde det rigtig godt med at være aktiv sømand igen. Selvom starten på jobbet, gik lidt anderledes end jeg havde regnet med. Men den lidt hurtige opstart, havde nu også den fordel at jeg hurtigt kom ind i det daglige arbejde som skipper.

Søfartsstyrelsen havde skumle planer om at lukke Marstal Navigationsskole, som led i en ny strategi om at samle de forskellige uddannelsessteder i tre samlede centre. Et i Nordjylland, et i Vestjylland og et i Svendborg. Det var noget der kunne få de brave øboer fra Ærø op på barrikaderne. Høringen omkring lukning af skolen kom op i Folketinget kort før jul, og skulle afsluttes 19. januar.

Den 14. januar, viste de brave Ærøboer, at sådan noget skulle skrivekarlene i Folketinget og Søfartsstyrelsen ikke bare slippe af med. Man mobiliserede simpelthen knap et par tusinde øboer. Udrustede dem med slagsange, bannere, masser af kaffe, og sikkert også lidt stærkere, måske den kendte lokale angostura bitter (som Ærøboerne betragter som universale dråber mod alt, fra tandpine til økonomiske sorger). De fleste blev færget over til Fyn i de tidlige morgentimer, og forsatte derefter med bus mod hovedstaden. Nogle blev sejlet med det gode skib Andreas Boye. Tropperne blev samlet ved Amaliehaven, hvor også skibet havde lagt til ved kajen. Mange eksil-øboere og andet godtfolk sluttede sig til tropperne, som derefter gik i samlet trop til Christiansborg Slotsplads. Trods bidende kulde, nogle lyskryds som øboerne ikke lige var så kendte med, lykkedes det at komme frem til slotspladsen. Det strømmede til med sympatisører og andre nysgerrige, som gerne ville støtte det gode initiativ. Politiet mente der havde været mellem 5 og 8 tusinde deltagere i demonstrationen.

Mange gode mennesker viste deres sympati for sagen, bl.a. skipper Mogens Frohn fra Fultonprojektet, som udtalte.

- I dette land har vi uddannet så mange problemløser, at det efterhånden ikke drejer sig om, at få tingene til at fungere, men om at lave nogle, så alle de kloge hoveder har noget at lave.

Også entertainer m.m. Jakob Haugaard, hvis søster var præst på Ærø, gav sin mening tilkende.

- Denne plan må være udtænkt af landkrabber. Det ender vel med, at søfolk skal uddannes i et højhus i Ballerup, hvor de skal sidde i romaskiner og det eneste vand, de får at se, er det de hælder på kaffemaskinen.

SF's erhvervspolitiske ordfører Ole Sohn, som selv havde en søfartsbog, fik derfor også lov at lufte sine tanker. Han sagde.

- Uddannelserne er livsvigtige for søfartserhvervet. Vi skal have mere fragt flyttet fra landevejene og til søs. Derfor må skolen ikke lukke.

Alt imens demonstranterne gjorde deres på slotspladsen, vel underholdt af Marstals Småborgerlige Sangkor og Dræsinebanden, var de lokale politikere til møde med erhvervsministeren. Marstals borgmester Karsten Landro, kunne referere følgende efter mødet.

- Ministeren er lydhør. Jeg tror, at hun forstår, at det vil have katastrofale for Ærø, hvis skolen lukkes. Der er ikke for mange uddannelsespladser, men for få studerende til søfartsuddannelserne. Det skulle hun hellere tage fat på, end at forsøge at lukke et af Danmarks mest maritime miljøer.

I begyndelsen af februar meddelte erhvervsministeren, efter nogle ugers betænkningstid, at hun ville se bort fra Søfartsstyrelsens forslag om at nedlægge Marstals Navigationssskole. Om denne beslutning skyldes en invitation fra Erik Kromann, Marstal Søfartsmuseum, til en gang klipfisk hjemme i Marstal. Eller, om hun virkelig havde indset, at en lukning af skolen var galmandsværk, skal jeg ikke kunne sige. Men heldigvis blev lukningen ikke til noget.

Jeg var helt enig med Ærøboernes indstilling til, at det ville være katastrofalt at lukke skolen. Jeg havde selv haft fornøjelse af flere kursusophold på skolen sidste år. Så alt muligt respekt for de gæve Ærøborgere, og deres herlige stunt denne kolde vinterdag i København.

Peder Most - 2000



Den 6. februar 2000, påmønstres jeg **Peder Most** som skipper. Jeg var rejst til Holtenau dagen før, og kom ombord i sluserne i Holtenau sammen med lodsens. Under passagen af kanalen, lavede jeg overlevering med skipperen der skulle hjem på ferie. Skibet havde lastet ammunition i Gdansk i Polen, og skulle til Luanda i Angola med lasten. **Peder Most** var bygget på Søby Stålskibsværft i 1984, og med

en Brt. på 1475 og 2600 Tdw. En ældre dame, men alderen taget i betragtning, i en rimelig stand. Der var nogle steder som godt kunne trænge til et løft, og ting der med rimelighed kunne udskiftes. Skibet ejes af et partsrederi, med Svendborg Surveyor som manager, og J. Poulsen som charter. Besætningen bestod af dansk skipper, styrmand og maskinmester. Kok, og tre mand på dækket, alle Filippinere.

Da vi kom ud i Nordsøen var vejret ikke det bedste. Jeg havde forespurgt om tilladelse til at gå til ankers efter passage af sluserne p.g.a. det dårlige vejr. Det fik vi ikke tilladelse til med den last vi havde ombord. Vi kunne ankre ved Cuxhaven, men det var der ingen ide i, da vinden stod ret ind. Jeg besluttede derfor at forsætte sejladsen efter at lodsens var stået af ved Elbe 1 lodsstation.

Vi fortsatte ud i trafiksepareringen langs kysten til vi kom ud til Texel på den Hollandske kyst. Vinden var tiltaget til SV 7 – 9. Da vi kom fri af separationen, holdt vi kursen over mod den Engelske kyst for at få lidt læ der. Vi skiftevis sejlede lidt, og lå underdrejet. Men vinden flover en periode, og vi kom efterhånden lidt i læ. Det var dog kun en stakket frist. Da vi kom ned midt i den engelske kanal, så var der igen stiv kuling og vi måtte igen ligge underdrejet.

Sådan gik det indtil vi var på højde med Finisterre i Nordspanien. Her fik vi føling med "portugisernorden" en ret konstant nordlig vind, der står ned langs den Portugisiske kyst. Nu gik det rigtig fint. Selv om der var en del dønning, var det efterhånden rigtig behagelig sejlads. Der blev nu tid til at få kigget skibet rigtig igennem, og lært besætningen at kende. Styrmanden var en ældre herre midt i tresserne. Han havde i mange år været skibsfører i et større rederi, som ikke eksisterede længere. Han havde været i land i en årrække, men havde så fået lyst til søen igen. Han havde også i en kortere periode været skipper ombord i **Peder Most**. Jeg kom til at sejle sammen med ham det meste af min tid i **Peder Most**. Vi kom aldrig til at kunne arbejde ret godt sammen, og var til tider temmelig uenige om hvordan tingene skulle udrettes. Men da der kun er en skipper ombord i et skib, fandt vi ud af det endda. Maskinmesteren havde været ombord i skibet helt fra nyt. Han og jeg kom rimeligt ud af det med hinanden, men der var også ting vi var uenige om hen af vejen. Men i det store hele gik det nu ret gemytligt til i hverdagen.

Efterhånden som vi kom længere sydpå, blev vejret godt. Der kom rigtig gang i arbejdet på dækket. Der blev banket rust, malet og alle nød den fine sejlads. Her kom også det første sammenstød mellem styrmanden og mig selv. Jeg var et par gange kommet på broen på styrmandens vagt, og fundet styrmanden på dækket. Det er normalt at styrmanden tager en runde

på dækket på vagten for at se til arbejdet. Men det er ikke normalt at styrmanden selv deltager i malearbejdet. Da jeg så styrmanden med malepensel, og i fuld gang med at male, mens broen var ubemandet, kaldte jeg ham op på broen. Jeg påtalte overfor ham, at jeg ikke var tilfreds med at se ham på dækket når han havde vagt. Han svarede undvigende, at han da sagtens kunne gå en tur på dækket, der var jo ingen skibe i sigte. Da jeg godt kunne se, det ikke ville hjælpe at give sig ud i en større diskussion om mit syn på styrmandens måde at afholde sin vagt på, beordrede jeg ham til at opholde sig på broen under sin vagt. Denne ordre faldt ikke i god jord hos styrmanden. Han blev meget knotten, og mente jeg gik for meget op i bagateller. Hvis det var hans mening at bagatellisere sin manglende påpasselighed med hensyn til at gå vagt, så lykkedes det ikke helt efter hensigten. Efter dette lille sammenstød, blev han på broen under vagten. Men det blev ikke sidste gang vi tørnede sammen over forskellige opfattelser af arbejdet ombord.

Den 27. februar ankom vi til Luanda. Indklareringen gik ret smertefrit, i betragtning af det var Westafrika. Men da det var militæret der stod for modtagelse af lasten, satte det en mærkbar dæmper på det sædvanlige bumleri vi ellers var udsat for på disse kanter. Den del af havnen vi lå i, var totalt afspærret af soldater. Det bevirkede, at der ikke var det sædvanlige rend af alle mulige mennesker ombord. Vi begyndte straks at losse. Det gik nu ikke særligt hurtigt, da al godset skulle køres væk fra havnen med det samme. Efter 6 dages losning, var vi klar til at sejle. Vi havde fået lidt friskt proviant, kun det absolutte nødvendige, da priserne hernede ville få enhver reder til at gå i coma. Inden vi sejlede, gik vi langs en bunkerbarge for at bunkre olie. Derefter afsejlede vi til søs for ordre, rederiet havde ikke fundet noget last til os.

Efter afgang fra Luanda, fik vi ordre om at gå til Abidjan på Elfenbenskysten. Her skulle vi laste palmpellets i bulk til Nordeuropa. Palmpellets er foderstoffer. På vej til Abidjan gjorde dæksfolkene klar til den nye last. Alt i lastrummet skulle stuves af vejen, eller dækkes af. Dette var et større arbejde, da skibets mellemdæk var med skærstokke og træluger. Skibet var således ikke særligt velegnet til bulkladning. Der var mange kroge og mellemrum, der ville blive fyldt med ladning, og det skulle lempes ud igen med håndkraft under losningen. Det var ikke noget stevedorerne i Europæiske havne var glade for, men det kunne ikke være anderledes.

Vi ankom den 11. marts tidligt om morgenen til Abidjan red. Efter en kort ventetid fik vi lods, og gik langs kaj kl. 0800. Nu startede festlighederne, det myldrede ombord med officials og alle påråber sig deres vigtighed, og ikke mindst min opmærksomhed. De så alle sig selv som - very importen persons - og kunne ikke fatte, at det var en umulighed at betjene alle på samme tid.

Snart var min kahyt, som også var skibets kontor, fyldt til randen af mennesker, og der stod mindst ligeså mange ude i gangen. De først ankomne havde fået et sted at sidde, resten stod bare og masede på. Nu skulle der deles softdrinks ud, og inden for kort tid genlød kontoret af en lind strøm af store bøvser, der blev smasket og småfuset, så det var en ren lyst. Man prøvede at ignorere denne, for en europæer meget ubehagelige skik, men det var ikke nemt. Når alle havde fået bøvset af, og hilst på hinanden kunne den egentlige forretning begynde.

Mægleren skulle have skibets dokumenter, samtidig råbte tolderne op om deres papirer, mens en hel tredje åbnede køleskabet, og delte ud af indholdet som om det var det mest naturlige i denne verden. Der spørges ikke om lov, og hvis man blev så forbandet og påtalte det, var fanden

løs i laksegade. Så var man en ubehøvlet vært der ikke forstod, at det sandelig kun var for at være hjælpsom man betjente sig selv.

De første der var færdig med deres område var immigrationsmyndigheden og karantænedoktoren, nu vil de gerne have deres present så de kunne komme videre. Jeg sagde, at alt hvad jeg havde ombord, var opgivet på skibets toldliste. Men det var sandelig ikke noget problem, tolderne var jo ombord, så det var bare at åbne toldskabet.

Toldskabet var på kontoret, og da det blev åbnet skete der ting og sager. Jeg havde aldrig set så mange ansigter kigge ind af en skabslåge på en gang før. Jeg var helt sikker på at alle havde fotograferet hvad skabet indeholder, og der var ingen grænser for hvad de kræver ind. Men der blev indgået et kompromis, så der var noget til alle.

Da det første hold var gået, var det havnekaptajnens tur. Han havde bemærket, at skibets navigationslys stadig brændte, da vi lagde til kaj. Det var også rigtig, det havde jeg glemt at slukke i skyndingen. Men jeg kunne jo nok forstå, her havde vi et stort problem. Skibet var jo til stor fare for andre skibe i havnen, når man sådan sejlede rundt ved højlys dag med tændte navigationslys. Denne forseelse blev takseret til en bøde på 500 \$, det var jo en meget alvorlig forseelse.

I en sådan situation er det meget svært at holde masken, og ikke at løbe skrigende bort. Men ved at se meget angrende ud, og selvfølgelig give den gode havnekaptajn ret i, at man sandelig havde været til stor fare for trafikken i havnen, blev han nu alligevel blød om hjertet. Så hvis han nu fik et par ekstra kartoner cigaretter og et par flasker, så ville han nøjes med at give en advarsel. Og sådan blev det, jeg kunne have insisteret på at betale bøden, men så var jeg aldrig sluppet af med ham. Så var den anden metode trods alt bedre.

Efterhånden var der kun tolderne tilbage, fire mand og en cheftolder, der med hård hånd styrede tropperne. De havde gennemgået alle toldlisterne, og nu vil de gerne se folkenes kabiner. Jeg kaldte på styrmanden, og bad ham gå en runde med dem. Men det var ikke nok for chefen. Han forlangte, at hver mand selv skulle være fysisk tilstede, på de enkelte kabiner.

Jeg prøvede, så diplomatisk som mit efterhånden hårdt prøvet humør tillod, at forklare den gode mand, at min besætning altså var optaget af klargøring til lastning. Det så han ikke som noget problem, for vi kunne jo alligevel ikke lave noget før han og hans folk er færdige!

Folkene blev afbrudt i deres arbejde, og måtte pænt stille på deres respektive kabiner, som blev nøje gennemrodet af tolderne. Maskinmesteren brokkede sig højtlydt, han havde arbejde i maskinen, som efter hans mening var vigtigere end at stå til parade for tolderne. Det bemærkede toldchefen. På toldpapirerne skulle skibets brændstof- og oliebeholdning være påført. Det var det også. Men cheftolderen mente nu, at det opgivne kvantum ikke kunne passe. Han forlangte nu, at tankene blev pejlet under overvågning af en af hans folk.

Maskinmesteren var rasende, men der var ikke noget at gøre, han måtte i gang med at pejle. Da han kom op igen med resultatet af hans pejlinger, var han ved at gå helt op i limningen. Nu forlangte toldchefen, at han lavede nye beregninger ud fra skibets pejletabel. Nu havde jeg også fået nok af dette cirkus. Jeg forklarede den gode toldchef, at da det var ham der ikke troede på skibets beregninger, ville det være mest retfærdigt hvis de nye beregninger blev lavet af ham selv. Jeg skyndte mig at give ham maskinmesteren pejlinger, samt skibets pejletabel, og bad ham så inderligt om at lave nye troværdige beregninger.

Nu tog sagen en anden drejning. Toldchefen kunne pludselig godt se, at vi var temmelig ophængte. Det var en lille besætning, og der var meget at lave. Så han ville gerne være flink, og se bort fra vores, som han udtrykte det, "mangelfulde beregninger".

Hvis jeg ville honorere hans gode velvilje med fem kartoner cigaretter og to kasser øl, udover den present som jeg selvfølgelig havde tænkt mig at give, ville han se bort fra denne ellers ret betydelige forseelse. Igen var det myndighederne der løb af med sejren, de fik deres cigaretter og øl, selv om jeg burde have holdt på min ret. Men det var som at slå i en dyne, myndighederne havde fat i den lange ende og man kunne bare se til. Hvis jeg havde insistere på min ret, kunne udfaldet blive store forsinkelser i skibets ekspedition, og dermed et betydelig større økonomisk tab, end værdien af cigaretter og øl.

Endelig, kort før middag, var det værste pres overstået, og vi kunne gå i gang med lasteoperationen. Først skulle lasten dog fumigeres, så der blev lukket tæt og forsejlet til lastrummene mens der blev gasset.

Kl. 1600 var lasten igen gasfri, og vi kunne begynde at laste. Vi lastede med skibets eget gear, og lasten kom langs skibssiden i bigbags der vejer op til to tons stykket. De tømmes ud i lastrummet, og der var folk ombord til at lempe den løse last ud i alle hjørner af lastrummene. Efter omstændighederne gik det meget godt med lastningen, der lastes i døgndrift, men der var lange pauser hvor der ventes på last, så det gik ikke ret stærkt.

Under hele opholdet, var der et konstant rend ombord af alle mulige og umulige mennesker. Vi havde låst af overalt, dels for at holde alle disse mennesker ude fra apteringen, men i høj grad også for at forhindre tyveri. Inden vi ankom hertil, blev alt løst gods fjernet fra dækket, både på hoveddæk, båd og brodæk. Vores redningsbåd blev tømt for udstyr, selv redningsflåderne blev låst fast med kæde og hængelås. Redningsbælter og brandudstyr i skabene rundt om på dækket blev taget ind i storesrummene, som holdes aflåst.

Det var desværre nødvendigt med disse foranstaltninger for at undgå tyveri. Desuden havde vi en af besætningen gående som vagtmand til at rundere på hele skibet. Men da vi ikke kunne være alle steder, der var også andet arbejde der skulle udføres, skete der alligevel jævnligt tyveri. Vagtmandens opgave var også, at låse de folk ind i apteringen der havde et ærinde ombord, såsom mæglere, myndigheder og andre. Da Filippinerne er meget autoritetstro, var det meget nemt for folk at komme ind i apteringen, men vagtmanden holdt nøje øje med dem han lukker ind, så en hvis kontrol er der.

Men mange gange henvendte en eller anden platteslager sig til vagtmanden, bilde ham ind at han kom fra mægleren, eller en officiel myndighed, og blev på den måde lukket ind. Så endte vedkommende oppe på mit kontor, hvor det viste sig at han ikke har noget at gøre ombord. Det kunne være en skibshandler, eller en der ville sælge dig fandens oldemor. Vagtmanden havde ikke en chance for at afvise sådanne mennesker. Man brugte ikke nogen form for legeimitation, udover at alle havde en ret rummelig mappe under armen, til at have evt. presenter i. Så der var et konstant rend af mennesker hele tiden, noget der var meget ubehageligt.

Mens vi lå og lastede, kom en af 'Royal Arctic Lines' køleskibe ind. De skibe sejler normalt på Grønland, men denne her var i en tre måneders charter på Afrika-kysten. Jeg fik besøg af

kaptajnen og maskinchefen derfra, og vi fik os en stille øl. Kaptajnen havde sejlet i mange år på Grønland, men det var hans første tur på Afrika-kysten, og hvis det stod til ham, også den sidste. Han var meget chokeret over at se som forholdene var hernede, han havde selvfølgelig hørt andre fortælle deres oplevelser, men som han sagde.

„Jeg har altid lyttet til disse fortællinger, og taget dem med et gran salt til, men nu er jeg aldrig mere i tvivl om sandfærdigheden“.

De fortalte også, at mens de var ved at rigge deres landgang til, blev en af folkene frastjålet en halskæde. Han var fuldt optaget af sit arbejde, pludselig sprang en ung mand frem, og rev halskæden af ham. Derpå sprang den unge mand på hovedet i havnen, og svømmede væk under stor jubel fra den hob af lokale mennesker, der stod på kajen.

Endelig, den 14. marts kl. 0330, var skibet tillastet med 1885 tons pellets. Efter en meget grundig gennemgang af lastrummets nedgange og ventilationsskakter, blev lugerne lukket. Alle nedgange og ventiler blev forsegle og gjort lufttætte, og der fumigeres igen for utøj i lasten. Denne gang skulle gassen være aktiv de næste 48 timer. Den gas der bruges var ikke farlig for os ombord, dog skulle vi overholde de foreskrevne direktiver, og efter de 48 timer gjorde vi selv skibet gasfri. Der havde tidligere været enkelte tilfælde, hvor man i lossehavnene havde fundet døde mennesker i tilsvarende laster. Dog aldrig ombord på dette skib. Disse ulykkelige mennesker havde gemt sig i lasten, og var ikke blevet fundet før man havde gasset lasten. Derfor var vi meget omhyggelige med at gennemse alt, inden vi lukkede lugerne.

Kl. 10 kom mægleren med skibets papirer, og sammen med ham indfandt havnekaptajnen sig også. Denne vil sikre sig at vi kom godt af sted, og vil lige tjekke at der ikke var noget jeg manglede. Han bedyrede sin store indsats netop for mit skib, og ville sætte stor pris på at, jeg værdsatte hans indsats med en lille present.

Han fik dog et lidt mærkeligt udtryk i ansigtet, da jeg sagde, at selvfølgelig skulle vi udveksle præsent, jeg glædede mig til at se hvad han havde tænkt sig at give mig! Jeg fandt aldrig ud af, om han ikke forstod mig, eller ikke ville forstå. Jeg skyndte mig at fylde et par kartoner cigaretter i hans følgesvends rummelige mappe, og ønskede ham en forsat god og indbringende dag. Efter at skibet overalt var blevet meget grundigt eftersat for blindpassagerer, fik vi lods og kunne afgå fra Abidjan kl. 1030, fattig på spiritus og cigaretter, men glade for at slippe væk.

Ovenstående beretning om vores ophold i Abidjan vil mange måske opfatte som værende en ”skipperskrøne” i bedste Jørgen Riel stil. Dette er desværre ikke tilfældet, men sådan var de faktiske forhold mange steder i verden, og Afrika især. Man skulle tro dette betleri, eller bestikkelse som det jo er, ville aftage med årene, efterhånden som forholdene i havnene blev underlagt en betydelig mere sikkerhed. Det er desværre ikke tilfældet for de afrikanske havne.

Det var rigtig rart at komme på søen igen efter denne omgang. De første par dage gik med at gøre rent overalt ombord. Vi fik talt op, og fundet ud af hvad der var blevet stjålet under opholdet. Det var heldigvis ikke så meget, en gammel trosse, nogle bøtter med maleslatter og nogle andre småting. Det var billigt sluppet.

Efter et par dage, fik jeg vores lossehavn at vide. Det var New Ross i Irland, en lille by i fjorden ved Waterford på sydkysten af Irland.

Efter Irland gik vi til Amsterdam for at laste nok en last pellets, denne gang til New Holland i England. Her afmønstrede jeg den 10. april, for at rejse hjem på ferie.

Jeg nød det dejlige forår hjemme i Frederiksværk, og var rigtig godt tilfreds med min beslutning om at sejle på langfart igen. Det indtryk jeg havde fået af mine nye arbejdsgivere, efter den første periode, var positivt. Jeg skriver arbejdsgivere, da der jo var to kontorer jeg skulle arbejde sammen med. Det følte jeg nu ikke som noget problem, selv om jeg havde indtryk af, at man ikke altid var enige om arbejdsproceduren, kontorerne imellem.

Selvfølgelig var der meget nyt for mig at tage fat på. Selv om det kun var ganske få år jeg havde været i land, så var der netop i disse år sket meget inden for søfarten. Men med de lange sørejser, jeg forventede at vi ville komme til at lave, ville der blive tid til at få styr på det hele. Og med de kurser, og opgraderingsprocedure jeg havde gennemgået, følte jeg mig godt rustet til at påtage mig de nye udfordringer.

I navigatørforeningen blev der arbejdet på at forbedre forholdene for sætteskipperne. Her havde man en målsætning, som lød på at få skabt ordnede og attraktive forhold i coasterfarten. Ikke mindst en acceptabel udmønstringsperiode. Efter sidste overenskomstforhandling var det mere eller mindre lykkedes at få udmønstringsperioden nedsat fra 4 til 3 måneder. Det var selvfølgelig et skridt på vejen.

Men der var stadig lang vej til den eftertragtede 1:1 ordning. Problemet med udmønstringsperioden havde flere aspekter. De unge sætteskipperne var yderst opsat på at få udmønstringsperioden nedsat. Denne gruppe ville ikke acceptere, at rederierne ikke overholdt den i overenskomsterne aftalte udmønstringsperiode. De "gamle" sætteskipperne, og dem var der en hel del af, tog det ikke så nøje. Der var endog nogle i denne gruppe, der syntes at de havde behov for længere udeperioder, og tog gerne en dobbeltperiode. Det var også, måske ret naturligt, den gruppe, der havde sværest med at se det positive i de nye tiltag, som f.eks. ISM, APV, og andre ting. Som en ældre kollega udtrykte det. – Det er bare noget nymodens amerikansk fis, der er lavet for at retfærdiggøre, at alle slipsedrengene skal have deres såkaldte jobs retfærdiggjort.

Og, jeg kunne jo nok se, med den "positive" indstilling, var der meget lang vej til forbedrede forhold i coasterfarten.

I min hjemmeperiode havde jeg mailet med min kollega ombord på **Peder Most**. Vi ville gerne have lavet en bedre ferieordning, og vi havde talt om en 1:1 ordning, i lighed med de andre skibe i J. Poulsens regi. Da vi var i timecharter hos J. Poulsen, mente vi også at kunne gøre krav på samme ordning, som de andre skibe i samme charter. Jeg tog til Svendborg, og fremlagde vores forslag for de gode mennesker hos Svendborg Surveyor. De var lydhøre for vores forslag, og ville lige diskutere det med J. Poulsen i Korsør. Inden jeg igen skulle ombord, blev en ny aftale indgået. Denne aftale var den samme som J. Poulsen havde, og faktisk en smule bedre, end den vi selv havde foreslået.

Under hjemmeperioden fik jeg lejlighed til at læse en ret interessant rapport, som netop var blevet publiceret. Rapporten, med navnet – **Efterlevelse af sikkerhedskrav på danske lastskibe i international fart** -, skrevet af forskningsassistent Fabienne Knudsen, fra Søfartsmedicinsk Institut, var rigtig god læsning. Rapporten var bygget op omkring forfatterens interviews af en række navigatører, fra alle kategorier af handelsflåden, samt forfatterens egne iagttagelser. Dels under to medsejladser på relevante skibe. Dels under de mange interviews.

Rapporten gav et ganske godt indblik i navigatørens arbejdsforhold i hverdagen ombord i skibene. Den fik belyst mange af de problemer vi som navigatører slås med i hverdagen. Rapporten var en moppedreng på ca. 150 sider, så der gik nogle dage med at komme gennem den. Efter læsningen, og ikke mindst tid til at fordøje det læste, skrev jeg et læserbrev til navigatørforeningens blad, for at bakke op omkring nogle af de ting rapporten påpegede. Bl.a. den måde som systemet pålagde os navigatører en længere række af nye regler omkring sikkerhed og miljø, som vi reelt ikke havde en jordisk chance for at efterleve, som besætningens størrelse, skibenes udrustning og fysiske tilstand var, i hvert tilfælde i coasterne. Jeg havde ikke personligt noget imod, at der skete et tiltrængt løft inden for sikkerhed og arbejdsmiljø i skibene. Jeg kunne helt sikkert se fordele ved ISM-koden og dens klare definitioner af sikker skibsdrift, forebyggelse af forurening, ansvarsfordeling m.m.

Med denne rapport, og en del andre undersøgelser i forbindelse med arbejdsmiljø i skibene, såsom f.eks. Søfartens Arbejdsmiljøråds Træthedsundersøgelse fra 1997, kunne man vel med rette sige, at søfolkene havde givet deres mening tilkende, og dermed påpeget hvor skoen trykkede. Spørgsmålet var bare, om også disse tilkendegivelser ville blive taget med i de lovgivende instansers overvejelser, inden de lovgav på disse områder. Jeg tillod mig at tvivle på, at vores mening som søfolk battede ret meget i deres overvejelser.

Men jeg var realistisk nok til at indse, at så længe systemet med den ene hånd, på det nærmeste bombarderede os med nye administrative opgaver. Og samtidig med den anden hånd fastholdt besætningsfastansættelser, der ikke kunne opfylde disse nye krav, så kom vi ikke rigtig nogen vegne.

Men ikke kun systemet var på gale veje. Vi selv, som arbejdsledere, og rederne som arbejdsgivere, skulle ændre indstilling radikalt, hvis vi i fremtiden skulle have noget fornuftigt ud de nye tiltag. Coasterrederne måtte have øjnene op for, at deres 15 – 20 år gamle coaster ikke blev ændret til moderne, højteknologiske og konkurrencedygtige skibe, ved at der forsat blev skåret ned på vedligeholdelsen, uanset hvor mange nye love og foranstaltninger systemet foreskrev. Arbejdslederne ombord, hvad enten det var navigatører eller maskinfolk, måtte indse at der i fremtiden ville blive en hel del mere administrativt arbejde, end tidligere.

Hvis man satte det lidt trekantet op, kunne formlen for en coaster i international fart være følgende.

Øverst havde man systemet, det være sig vore kære folkevalgte politikere, den lovgivende myndighed, Søfartsstyrelsen m.m. Disse gode mennesker, hvor man let kunne få det indtryk, at for en dels vedkommende, havde de ikke det store kendskab til søfart. Men de var pålagt at lovgive, og det gjorde de så efter bedste evne. En del af disse mennesker havde også store ambitioner omkring dansk skibsfart. Det blå Danmark skulle være noget vi kunne være stolte af. Være toneangivende for resten af verdens skibsfart. Og, ikke mindst, være en forretning der kunne bidrage med en stor valutaindtjening, til fordel for den slunkne danske statskasse.

Den midterste del af pyramiden, var skibsrederen, andelshavere, partsreder m.m. Deres opgaver var lidt anderledes fordelt. Skibsrederen skulle drive sit rederi rentabelt, det vil sige, at han helst skulle sørge for et klækkeligt overskud til rederiets aktionærer. Han skulle også sørge for,

i samarbejde med sin skibsledelse, at drive sit skib i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning. Aktionærens rolle var ret passiv. Han skulle levere det økonomiske grundlag for den samlede skibsdrift. Han forventede til gengæld, at hans økonomiske indsats blev honoreret med en del af overskuddet. Desværre var dette ikke altid tilfældet, at der var overskud at hente.

Nederst i pyramiden, var skibets besætning. Her var der også en opdeling. Skibsledelsen, som bestod af skipperen, styrmanden og måske en maskinmester. Samt den menige besætning, som for det meste bestod af udlændinge. At få denne pyramide til at arbejde som en enhed, var ikke så lidt af en opgave for alle parter. Nogle ville sikkert mene, at det havde gået udmærket hidtil, uden indblanding af diverse formularer, direktiver og kontrol. Det var også tilfældet langt hen af vejen. Men der var sandelig også nogle tilfælde, hvor det absolut ikke var tilfældet.

Rundt om Australien

Den 18. juli, var det igen tid for at tage på søen, og igen ombord på **Peder Most**. Jeg skulle denne gang mønstre ombord i Dar es Salaam i Tanzania. Skibet havde lastet eksplosiver i Nordeuropa, samt noget militærgods i Cherbourg for det franske militær. I Dar es Salaam skulle der losses 9 containere med eksplosives. Derefter til Singapore hvor der skulle losses en enkelt kasse, for til slut at ende på Taiwan, hvor det militær udstyr skulle losses.

Jeg mødtes med styrmanden fra sidste rejse, i Kastrup lufthavn. Han skulle også skifte med sin kollega ombord. Efter en lidt bøvlet rejse kom vi til Dar es Salaam næste dag. Vi blev hentet i lufthavnen, og installeret på et hotel. Agenten meddelte os, at skibet lå på reden, og han forventede at det ville komme ind næste morgen.

Efter en god nattesøvn på hotellet, kontaktede jeg agenten. Han kunne nu oplyse, at der var noget kludder med skibets transittilladelse. Han kunne ikke oplyse hvornår skibet ville komme ind. Jeg talte også med skibet over agentens VHF. Skipperen fortalte, at de havde ligget på kysten et par dage. Bl.a. havde de bunkret fra et bunkerskib dagen før. De lettede anker ved mørkets frembrud og gik et stykke til søs for at undgå pirater på reden. Vi aftalte begge at kontakte rederiet for at få en klaring på situationen. Men der skete nu ikke mere denne dag. Dagen efter blev det arrangeret, at vi skulle skifte på reden, da der ikke kunne oplyses hvornår transitpapirerne ville blive i orden.

Der blev således afløsning på reden med lods båden. Det gik også fint, og efter båden var sejlet ind med dem der skulle hjem, lettede vi anker og gik ca. 30 sm. ud fra kysten hvor vi drev til næste morgen.

På denne rejse havde vi en fransk supercargo ombord. Han var officer i det franske forsvar, og skulle med til Taiwan. Han fik jeg hilst på, og han orienterede mig om sit job. Han talte ikke ret godt engelsk, men vi kunne dog få en forståelig samtale om tingene.

Næste dag gik vi igen ind på reden om morgenen. Omkring middag fik vi lods, og gik til kaj. Losningen af de 9 containere tog kun omkring en time. Derefter fik vi lidt proviant, og var igen klar til at sejle.

Turen til Singapore gik forholdsvis godt. Vejret var rimeligt, og der var ikke de store problemer. Det var der derimod med vores franske "passager". Han kedede sig bravt, han havde jo været ombord siden skibet sejlede fra Frankrig. Han havde lidt besvær med at holde sig ædru, og det

resulterede i, at han og jeg havde nogle diskussioner om dette problem. Jeg vil ikke sige skibet var "tørlagt", jeg havde både øl og spiritus ombord. Det var før der blev indført alkoholpolitik i skibene. Men jeg havde en aftale med besætningen som gik ud på, at Filippinerne kunne købe en kasse øl til weekenden og maskinmesteren en flaske eller en kasse øl i begrænset mængder. Det kørte fint, og uden problemer.

Det var ikke altid Filippinerne købte noget. Styrmanden og jeg selv drak ikke noget når vi var på søen. Maskinmesteren købte som sagt lidt, men jeg havde aldrig set ham beruset på arbejdet. Derfor ville jeg ikke tolerere at franskmanden gik rundt i beruset tilstand når skibet var på søen. Det forklarede jeg ham på en pæn måde, og han lovede også at det ikke skulle ske oftere. Han havde nogle flasker vin på sit kammer, som han drak af til måltiderne. Det ville jeg ikke forhindre, han var jo franskmand.

Men da han gentagende gange havde været beruset når han kom op på broen om aftenen, syntes jeg ikke længere det var sjovt. Vi havde jo indgået en aftale, som han åbenbart ikke var i stand til at holde. Derfor forlangte jeg, han skulle stoppe sit drikkeri.

I Dar es Salaam var han på besøg på den franske ambassade der. Jeg så godt han havde en kasse med sig, da han kom tilbage, men tænkte ikke videre over dette. Jeg spurgte nu, hvor han havde spiritus fra. Det kunne ikke være de par glas vin han drak til maden, han blev så beruset af. Og jeg var sikker på, det ikke var fra besætningen han fik noget.

Han ville i første omgang ikke svare på mit spørgsmål, men lovede igen, at det ikke skulle gentage sig. Dette godtog jeg ikke, han havde jo flere gange brudt vores aftale. Jeg bad derfor styrmanden overvære en ransagning af franskmandens kahyt. Her fandt jeg flere flasker spiritus, og en hel kasse vin.

Disse effekter konfiskerede jeg, og meddelte manden, at han kunne få en flaske vin om dagen under resten af rejsen. Spiritussen kunne han få når han afmønstrede. Desuden lavede jeg en rapport på engelsk, som jeg forelagde ham og bad ham underskrive. Det gjorde han meget mod sin vilje. Jeg sendte nu aldrig denne rapport. Manden kunne nu indse, at jeg mente hvad jeg havde sagt, og vi kom på den måde ud af problemet. Der var ikke mere vrøvl med manden resten af den tid han var ombord.

Vi nærmede os nu Malaccastrædet, og derfor indøvede vi skibets piratberedskab. Piratberedskabet bestod i skærpet udkig, kontinuerlig rundering på dækket under passage af området. Skibet var oplyst i det omfang som sikker navigation tillod i mørke. Alle adgange til averteringen holdes aflåst, og alle ombord var informeret om passagen af området og kendte signalerne for overfald.

Piratproblemet er et kendt fænomen flere steder i verden. På dette tidspunkt var det især området Malaccastrædet, Singapore-strædet og det Sydkinesiske hav, der var plaget af pirater.

Jeg sendte en mail til Den Danske Sømandskirke i Singapore, hvor jeg spurgte, om de havde mulighed for at skaffe nogle franske aviser og andet læsestof til vores franske passager. Sømandskirken var altid meget behjælpelig med at yde den slags tjenester, hvis man bare gav dem et praj i god tid.

Den 10. August ankrede vi på Western anch. i Singapore. Vi skulle have bunkers, proviant og skifte maskinmester. Vi skulle også til kaj, og losse den ene kasse, vi havde i lasten til Singapore. Det gik nu meget hurtigt, og vi ankrede igen. De to maskinmestre fik tid til at lave overlevering.

Vi fik besøg af en meget sød assistent fra sømandskirken. Hun havde en del læsestof med, også til franskmanden, som blev meget glad for at vi havde tænkt på ham. Et ekstra plus for ham, var at assistenten kunne tale fransk, så han fik en længere sludder med damen.

Jeg fik besked fra rederiet, at vi kun skulle til Kaohsiung på Taiwan. Her skulle hele partiet losses. Derefter skulle vi gå til Haiphong i Vietnam, og laste en last konstruktioner til Australien. Nu fik vi travlt med at undersøge hvad der skulle bruges af søkort, lodsøger og sejlanvisninger til Australien. Skibet havde aldrig været i disse farvande før, så der var en hel del der skulle bestilles til levering i Kaohsiung. Selv om det var med kort varsel, var der ingen problemer med at få leveret hvad vi skulle bruge.

Jeg besluttede at blive liggende på ankerpladsen til næste morgen p.g.a. pirataktiviteten i Singapore-strædet, som vi skulle igennem. Jeg ville gennem dette farvand i dagslys, og efter en lang dag med mange opgaver, var det også tiltrængt med et lille hvil.

Vi ankom til Kaohsiung om morgenen, den 18. august. Efter indklarerung, kom der repræsentanter fra det franske forsvar ombord, de skulle overvåge losningen. Vi skulle også tage afsked med vores franske passager, som var meget lettet over turen var overstået for hans vedkommende. De par måneder han havde været ombord, havde ikke været nogen lystsejlad, så jeg forstod til fulde hans lettelse. Han takkede for god behandling, og senere på året, til jul, fik jeg et meget flot julekort fra ham. Vi fik alt hvad vi havde bestilt af søkort m.m. og sejlede sidst på dagen med kurs mod Vietnam.

På rejsen til Vietnam, holdt vejret sig pænt den første del af rejsen. De sidste dage fik vi en kraftig NØ kuling, og måtte ligge underdrejet i Tonkin bugten. Undervejs fik jeg mail fra charter J. Poulsen med detaljer om lasten. I denne mail meddeles også, at skibet selv skulle surre og sikre lasten, samt levere surringsgrej. Skibets beholdning af surringsgrej var ret begrænset, hvilket J. Poulsen var vel informeret om. Derfor syntes jeg det var lidt uheldigt at jeg ikke var blevet ordentligt informeret tidligere, så vi havde haft chance for at supplere med surringsgrej, enten i Singapore eller i Kaohsiung.

Ved ankomst til Haiphong kom afskiberens repræsentant ombord. Vi gennemgik sammen vores ladningsplan, og hvordan vi greb surringsarbejdet an. I instruksmailen pointeres der nøje, at der ikke måtte surres med wire eller kæder direkte på emnerne, uden at disse var beskyttet med gummiunderlag eller lign. Da vi ikke havde sådan noget materiale ombord, spurgte jeg om dette kunne skaffes. Det kunne ikke lade sig gøre. Som afskiberen sagde – du er i Vietnam min ven, noget sådan kan ikke skaffes her.

Vi fik lastet, og det gik helt fint. Dog var der et lille uheld med et emne. Dette fik en mindre indtrykning under lastningen, og det skulle senere bevirke et større skrivearbejde med rapportering af hændelsen.

Lasten bestod af nogle store ventilationskanaler af stål, samt diverse kasser med fittings til disse. Vægten af hele herligheden var kun 76,5 tons. Kanalerne var store, og fyldte en hel del. Og de var ikke nemme at surre med det grej vi havde til rådighed. Skaden på den ene unit, var en indtrykning på 3-4 cm. En ganske ubetydelig skade, men som jeg påførte ladningspapirerne med en remarks.

Jeg sendte efter tillastningen en mail med rapport om lastningen til befragteren hos J. Poulsen. I denne rapport gjorde jeg opmærksom på den lille skade, og at den var påført ladningspapirerne.

Efter afgang fra Haiphong sendte jeg vores sædvanlige afgangsrapport til J. Poulsen. Her meddelte jeg, at lasten var surret med det surringsgrej skibet rådede over, og at det ikke var muligt at supplere med yderligt surringsgrej i Haiphong. Jeg gjorde endvidere opmærksom på, at skibet absolut ikke var udrustet til at klare opgaver af denne art, hverken hvad angår udrustning, eller besætningens erfaring med hensyn til surringsopgaver i dette omfang. Her skulle der have været et professionelt surringsgæng til rådighed.

Jeg fik hurtigt en mail retur fra befragteren hos J. Poulsen. Heri udtrykker han en stor beklagelse af den omtalte skade, og at han ikke forstod jeg ikke havde udvist større forsigtighed med hensyn til lastningen. Han havde jo netop udbedt sig, at jeg udviste en ekstrem god service, da det drejede sig om en vigtig kunde! Han ville også have en rapport over skaden, på engelsk, og det gerne lidt hurtigt!

Jeg skal gerne indrømme, jeg blev sgu vred over denne arrogante tone, og sendte en, nok ikke videre diplomatisk, mail retur, som bl.a. indeholdt følgende:

Jeg må på det kraftigste pointere, at skibet ikke har udstyr eller besætning til en opgave som denne. En ordentlig surring og afsprosnig af denne last vil kræve et professionelt tømmer/lashinggæng. Vi har surret så godt vi kan, med det materiale vi har til rådighed – men jeg er absolut ikke tilfreds med resultatet. I kunne have varskoet i tide, så vi kunne få det fornødne surringsgrej inden vi kom til Vietnam – her var der absolut ikke muligt at få noget overhoved. Jeg kan kun sige – hvis man vil servicere med en Rolls-Royce hjælper det sgu ikke at stille op med en udbrændt Skoda.

Reaktionen på denne mail kom også ret hurtigt. Det udviklede sig til en længere række af mails, hvor også Svendborg Surveyor kom ind over. Det vil fylde for meget at gengive hele den tragikomiske skrivesmøre her. Det skulle senere vise sig, at det ikke blev sidste gang charteren og jeg blev uenige om hvordan tingene skulle være. Det blev desværre en tilbagevendende uskik.

Det gjorde absolut heller ikke sagerne lettere, at der hver gang, hvor charter og jeg ikke var enige, blev Svendborg Surveyor involveret. De stod selvfølgelig for det tekniske management, samt bemanning. Men det ville unægtelig være en del lettere, hvis man kun havde en part at diskutere sagerne med.

Men ok, der faldt ro over gemytterne for et stykke tid. De næste 18 dage havde vi en pragtfuld sejlads, i det skønneste vejr, gennem det Sydkinesiske hav, videre gennem Suluhavet, Basilanstrædet til Celebeshavet mellem Filippinerne og Borneo. Til slut gennem Moluccahavet, Bandahavet, Arafurahavet, for at ende ved Torresstrædet. Dæksbesætningen fik virkelig gjort noget ved skibet på denne tur. Luger, lugekarme og dæk fik den helt store tur.

Jeg havde noget materiale med hjemmefra til at få sat noget kemikaliesanering op. Noget jeg havde fået fra Søfartens Arbejdsmiljøråd. Jeg prøvede at få styrmanden og maskinmesteren til at vise lidt interesse for dette, men det faldt nu ikke lige i de to ældre herres smag. Den slags narrestreger var ikke noget der kunne bringe dem i affekt.

Det blev ikke bedre af, at jeg påpegede, det skam ikke var noget vi skulle lave for vores blå øjnes skyld. Det ville blive et krav i fremtiden, og inden ret længe skulle vi også til at forberede os på at implementere ISM. Nu mente de, at jeg da var blevet helt gal i hovedet. Det var sgu bare noget nymodens pjat til at genere os søfolk med! Med en sådan konservativ og negativ indstilling kunne jeg godt se, det kom jeg ikke langt med. Jeg begyndte nu selv på kemikaliesaneringen, og håbede på det kunne vække de slumrende kæmpers nysgerrighed, men også her gjorde jeg regning uden vært.

Lossehavnen i Australien var Gladstone, som lå på østkysten af Australien. Byen lå nord for Brisbane og syd for Great Barrier Reef, som vi skulle uden om. Jeg prøvede at få tilladelse til at sejle inden om revet, men dette blev afslået. Hvis jeg ville sejle indenskærs, skulle det være med lods hele vejen. Og selv om vi kunne spare et døgn på sejladsen, kunne det ikke dække udgiften til lods. Men også ruten uden om revet var en rigtig fin tur.

Vi ankom til Gladstone den 13. Sept. tidlig om morgenen, og begyndte straks at losse. Næste rejse var sluttet, og vi skulle til Melbourne for at laste boreudstyr til Den Persiske Golf. Jeg havde været i kontakt med agenten i Melbourne, og han havde meddelt at lasten først var klar til den 20. Sept. Da vi således havde rigtig god tid, jeg havde selvfølgelig lavet beregning på sejladsen til Melbourne, besluttede jeg at blive liggende i Gladstone til næste morgen.

Besætning havde ikke haft mulighed for at komme en tur i land, siden skibet var sejlet fra Frankrig ca. tre måneder tidligere. Jeg havde undersøgt hos agenten, om vi kunne blive liggende uden yderlige omkostninger, og det var ikke noget problem. Jeg aftalte derfor med agenten, at vi skulle have lods næste morgen kl. 0700. Skibet var udlosset kl. 16, og jeg aftalte med besætningen, at de skulle gøre søklar og derefter kunne de gå en tur i land.

Der gik nu ikke lang tid før agenten igen kom ombord. Han havde fået ordre fra rederiet, at skibet skulle sejle straks og der var bestilt lods til kl. 1800. Jeg sagde til agenten, han ikke skulle ændre nogen lodsbestilling uden min accept, og afsejlingen ville blive som aftalt næste morgen kl. 0700. Imens kom der en mail ind fra J. Poulsen, som lød:

Forstår at skibet bliver færdigt i aften 13/9 – iflg. agenten vil du først sejle i morgen, hvorfor det???
– hører gerne hurtigt.

Jeg kvitterer med følgende mail til J. Poulsen:

Tak for tlx. ang. afsejling, jeg har en besætning der ikke har været i land i tre måneder – derfor først afsejling i morgen tidlig kl. 0700.

Der kom meget hurtigt svar på denne mail, befragterne hos J. Poulsen skrev:

Det er ikke rederiets normale politik, at skibet bliver liggende inde i 12-15 timer – det er tiderne ikke til!!

Med afgang onsdag aften, hvornår vil du da have eta Melbourne?

Med afgang torsdag morgen – eta Melbourne. Hører gerne hurtigt!

Jeg kvitterede straks med følgende:

Jeg forstår udmærket det ikke er rederiets politik at blive liggende – det er heller ikke min, men uanset hvordan tiderne er, så er vi søfolk mennesker – ikke maskiner eller robotter.

Med afgang onsdag 20.30 – eta Port Phillip Pilot 19.09.00/0230

Med afgang torsdag 07.00 – eta Port Phillip Pilot 19.09.00/1300

Senere kom agenten igen ombord, nu skulle han bede mig ringe til Svendborg Surveyor. Her talte jeg med en medarbejder, som var blevet ringet op fra J. Poulsen. De havde meddelt ham, at jeg nægtede at sejle, og det kunne han ikke forstå. Jeg forklarede ham hændelsesforløbet, og min begrundelse for ikke at sejle før næste morgen. Han var ikke helt uforstående overfor mit argument, men fra J. Poulsen havde han fået besked på beordre mig til at sejle.

Jeg fastholdt, at min besætning trængte til et pusterum, og at jeg som skipper vel havde ansvar for skib, ladning og ikke mindst besætningen! Hvis han var i tvivl om min kompetence angående at tage en beslutning, var jeg selvfølgelig villig til at diskutere dette. Men jeg stod fast på min beslutning om ikke at sejle før næste morgen. Det havde han ikke yderlige kommentarer til. Jeg ringede derefter til J. Poulsens kontor, og bad om en samtale med befragteren, jeg tidligere havde udvekslet mails med.

Han var meget uforstående overfor min beslutning, og fastholdt at jeg skulle sejle som jeg havde fået ordre til. Jeg meddelte ham, at jeg havde talt med agenten i Melbourne, og fået oplyst at lasten ikke var klar til lastning før den 20. sept. Jeg bad befragteren bekræfte denne oplysning, hvilket han ikke var meget for. Men da jeg selv havde talt med agenten i Melbourne, kunne han ikke så godt afvise det!

Og igen, fastholdt jeg min beslutning om afsejling næste morgen. Befragteren kunne ikke rigtig gøre noget ved denne beslutning. Men pointerede at det ville få konsekvenser for mig, hvis noget gik galt med lastningen, fordi jeg var sejlet for sent.

Vi blev liggende, og besætningen fik deres friaften. Den brugte de til at telefonere til deres familier, noget de ikke havde haft chance til i længere tid. Jeg var helt med på, at et skib skulle sejle og tjene penge, men det var sgu da mennesker det drejer sig om. De filippinske søfolk var på dette tidspunkt ombord i skibet minimum 9 måneder, mange gange et helt år, og i den fart vi sejlede, var der ikke mange muligheder for landgang.

Filippinerne klager ikke, det er noget der ikke ligger til dem. De finder sig i forholdene som bydes dem, men man kan mærke på dem når de er ved at være kørt trætte. Det ses på deres arbejdsindsats, og på hele deres væremåde. Det er noget rederierne ikke havde føling med, og det kunne man heller ikke forlange de skulle have. Men de kunne være en hel del mere fleksible, uden det ville være store omkostninger forbundet hermed. Men desværre var virkeligheden en anden, og det kunne til tider være en svær balancegang at være skipper under disse forhold.

Efter dagens kontrovers med rederi og befragter, havde jeg ikke lyst til at gå i land. Maskinmester og styrmand blev også ombord, så vi diskuterede rederiets holdning over en kop kaffe. De syntes begge, at charteren havde overreageret, men på den anden side, mente de heller ikke at jeg skulle have modsat mig deres ordre. Maskinmesteren havde foreslået, vi skulle sige der var problemer i maskinen, som nødvendiggjorde at vi blev liggende. Forslaget kom han med inden vi var udlosset, og altså også inden der blev ballade med rederiet. Den undskyldning var meget brugt, men jeg var af den opfattelse, at jeg ikke ville lyve for at opnå noget der burde være en menneskeret, nemlig et lille pusterum når det var tiltrængt.

Vi kom godt af sted fra Gladstone næste morgen, og de næste par dage ned langs Australiens østkyst gik det fint. Vi havde strømmen med, så farten var ganske god. Vi passerede Sydney samtidig med de Olympiske lege startede der, så der var noget at se på tv. Vi gik så tæt på kysten

som muligt netop for at kunne få et godt tv-signal. Da vi kom ned på sydkysten, forandrede vejret sig markant. Det begyndte at blæse fra retninger mellem sydvest og nordvest, og temperaturen faldt til ca. 14 -16 grader.

Bass Strait, strædet mellem det sydlige Australien og Tasmanien, levede op til sit ry. Det siges at være et af de mest uberegnelige farvande at besejle, og det kan der være noget om. Den 19. sept. fik vi i løbet af morgenen vind af kulingsstyrke imod. Midt på dagen måtte vi ligge underdrejet et par timer, og blev således lidt forsinket. Jeg havde haft kontakt med agenten de sidste par dage, og han havde oplyst at hele lasten stadig ikke var klar til lastning den 20. sept. Vi tog lods ved Port Phillips den 20. sept. kl. 0550, og var fortløbet i Melbourne kl. 1015. Det var således knap et døgn senere end jeg havde beregnet. Men da lasten stadig ikke var klar, undgik jeg vrøvl med J. Poulsen over denne forsinkelse. Vrøvl med dem undgik jeg nu ikke, men det havde ikke noget med forsinkelsen at gøre.

Inden lasten blev sluttet, fik jeg fra befragterne hos J. Poulsen, en mail med detaljer på lasten. Ud fra denne skulle jeg gøre beregninger og meddele befragterne, om jeg kunne laste denne last.

Lasten blev i mailen beskrevet som 'drillpipes', der var opgivet et bestemt antal, samt dimissioner på rørene. Ud fra disse oplysninger lavede jeg mine beregninger. Disse beregninger indebar, at rørene skulle lastes med lagene vendt modsat, da der var beskyttelse på den ene ende af rørene. Der skulle også lastes uden brug af dunnage mellem lagene, hvilket også var normalt.

Med lidt snilde kunne lasten lastes, men der var absolut ikke noget plads at give af, det skulle passe perfekt, ellers kunne det ikke lade sig gøre. Disse oplysninger gav jeg til befragterne. I beskrivelsen af lasten, var det pointeret nøje, at alt skulle lastes under dæk.

Ud fra dette sluttede befragterne lasten. Men nu viste det sig, at lasten faktisk ikke svarede til beskrivelsen på nogen væsentlige punkter.

Det var ikke som beskrevet 'Oil drillpipes' der skulle lastes, men derimod 'Oil drillcasings'. Disse skulle behandles mere skånsomt, end pipes. Dimissionerne på rørene, som jeg havde fået opgivet fra rederiets befragter, viste sig også at være forkerte. Dem havde jeg selvfølgelig lavet mine beregninger efter. Det var nu ikke J. Poulsens befragter der havde opgivet målene forkert. De havde bare videregivet de oplysninger de selv havde fået.

Befragterne og jeg var i vores beregninger også enige om, der ikke skulle bruges dunnage mellem lagene af rør. Dette ville heller ikke være nødvendigt ved lastning af 'drill pipes', men var helt i overensstemmelse med sædvane, nødvendig når det drejede sig om 'drillcasings'.

Jeg var nu i et svært dilemma. Der var ikke bestilt dunnage fra afskibers eller befragters side, men det skulle vi bruge. Mægleren kunne skaffe dunnage, men af en hel anden kvalitet end der normalt bruges til denne type last. Denne dunnage kostede det hvide ud af øjnene, da det var høvlet træ. Men det var det eneste der var at få her og nu.

Modtageren af lasten, havde en Super Cargo på stedet til at overvåge lastningen. Jeg mødtes nu med ham og mægleren, og fik en bekræftelse på at der skulle bruges dunnage. Jeg kontaktede J. Poulsen, men på grund af tidsforskellen kom jeg ikke i kontakt med dem i første omgang.

Da tiden var knap, besluttede jeg mig for at handle mod befragternes ordre ang. dunnage. Alternativet ville være vi måtte afbestille vores lastegæng, og udsætte lastningen et døgn.

Kl. 13.00 begyndte vi at laste, og jeg forsøgte flere gange forgæves at komme i kontakt med befragterne. Da det endelig lykkedes, var der meget lidt forståelse overfor problemet. Men det hjalp lidt da alle misforståelserne efterhånden gik op for dem. Efterhånden som vi fik lasten ombord, vi lastede i døgn drift, kunne jeg se vi ikke kunne have hele lasten under dæk. Igen var der meget lidt forståelse fra befragternes side. De ville gerne give sorteper videre til mig, det var jo også det nemmeste.

Jeg fik beregnet at der ville mangle plads til ca. 40 rør. Jeg foreslog modtagers Super Cargo, at vi lastede dem på 2 lugen og dækkede dem over med plastik. Det gik han med til, under forudsætning af, at det var muligt at surre dem forsvarligt.

Således blev det. Efter endt lastning og afsprosnung i lastrummene, lastede vi 38 store rør på toppen af 2 lugen. Vi svejsede fire støtter op i lugekarmen, således at rørene ikke kunne skride ud over siden. Derefter blev de surret og overdækket med kraftig plastik, og fik nok en surring.

Modtagers Super Cargo udfærdigede et dokument, hvor han gjorde rede for at lasten var sikker og forsvarligt at sejle med.

Hermed var lasten klar til at sejle med. Men befragterne var ikke tilfredse, de mente stadig at udgifterne til lastningen havde været uholdbare store. Jeg kunne selvfølgelig kun beklage deres manglende forståelse for vores situation, men mente ikke jeg kunne have gjort det anderledes.

På baggrund af befragternes skeptiske holdning, udfærdigede jeg følgende en udførlig rapport til dem omkring min måde at takle problemet på. Samt hvad min mening var omkring de opståede misforståelser omkring lastens beskaffenhed. Jeg fik aldrig nogen opfølgning på denne rapport.

Den 22. sept. afgik vi fra Melbourne med 1442 tons Oil drillcasings ombord, til Jebel Ali i United Arab Emirates. Vejret var rimeligt, vestlig vind 4-5 med svær dønning. Da vi skiftede til en vestlig kurs, drejede vinden om i øst. Det passede fint for os, så fik vi vinden agter ind. Næste dag, da vi kom fri af landet og ud i den store åbne Australbugt, friskede vinden lidt. Der blev også mere dønning, men da vinden var agterind generede det ikke så meget. Skibet lå godt i søen med denne last.

De næste dage gik også fint. Vinden drejede om i vest, og der blev lidt mere dønning. Vejrmeldingerne lovede ikke godt. Der var et lavtryk lige på vej mod os, og efter mine beregninger kunne vi ikke nå ud til Cape Leeuwin, hvor vi skulle skifte til en nordligere kurs, inden vi fik røven på komedie. Så vi forberedte os på lidt sydhavsrock.

Det kom natten til den 28. Sept. Da tiltog vinden fra vest, og i løbet af den efterfølgende formiddag havde vi en fuld vestlig storm. Den holdt ved de næste 2 døgn, og i bygerne havde vi vind af orkanstyrke. Vi lå underdrejet, og til tider var det næsten umuligt at holde skibet mod bølgerne, som var enorme. Det blev et par lange døgn, men vi var langt til søs, så der var ingen fare på færde, bare skide ubehageligt.

Det blev heldigvis den eneste rigtige storm vi oplevede på rejsen. Da det igen blev muligt at komme på dækket, var der en del oprydning at tage vare på. Pressendingerne på dækslasten var flået i stykker, og forsvundet i vinden. Storesrummet under bakken var temmelig uryddeligt, men efter en dag oprydning, så det igen rimeligt ud. Under stormen havde der lydt nogle kraftige dunk fra lasten. Efter en inspektion, kunne vi konstatere at nogle af rørene i underrummet var gået løse. Vi kunne ikke komme ned i underrummet på grund af lasten stuvning, og måtte leve med disse lyde resten af rejsen. Det var dog begrænset hvor meget rørene kunne bevæge sig, så de blev ikke

beskadiget. Dunkene kom når de stødte mod skibets spanter, en ret irriterende lyd som vi havde fornøjelse af hele rejsen.

Snart blev vejret helt fint, med varme og sol, så livet til søs var igen værd at leve. Både styrmand, maskinmester og jeg selv skulle afløses i Jebel Ali. Så vi havde alle travlt med at gøre klar til overlevering.

Inden vi nåede frem til Jebel Ali, fik jeg specifikationerne på næste rejse. Det ville også blive en af de rigtig lange rejser. Fra Jebel Ali i United Arab Emirates, til Seattle i USA. En rejse på ca. 50 døgn i søen, og godt 10.000 sm. Det kunne vi ikke klare uden at skulle bunkre undervejs, så jeg havde lavet et par forslag til J. Poulsen omkring bunkerhavne på rejsen. Man valgte at gå til Kaohsiung på Taiwan. Denne havn lå ca. midt i den samlede rejse, så der ville blive et lille ophold efter de første 25 døgn på søen.

Vi ankom til Jebel Ali den 26. oktober, efter en rimelig rejse, selv om starten var lidt voldsomt. Distancen Melbourne – Jebel Ali blev på 6.547 sm. 33,8 døgn og en gennemsnitfart på 8 knob. Efter overlevering og en nat på hotel, gik det hjem til de hjemlige kyster for en velfortjent ferie.

Mens jeg var hjemme på afspadsering, havde jeg et par samtaler med chefen hos Svendborg Surveyor.

På sidste udmønstring havde der jo været lidt kontrovers mellem undertegnede, og J. Poulsens kontor. Det havde vi en samtale om, og jeg gav udtryk for min mening om, hvordan jeg opfattede den lidt arrogante holdning, jeg syntes J. Poulsens kontor viste mig. Jeg pointerede også, at jeg ikke havde i sinde at ændre min opfattelse af, hvordan jeg skulle udføre mit job som skibsfører.

Så længe jeg kunne stå inde for mine dispositioner, mente jeg, vi kunne komme betydelig længere med at respektere hinanden, end det modsatte. Det var vi til dels enige om, men chefen mente nu også, jeg havde været lidt provokerende i mine holdninger.

Jeg havde også på sidste udmønstring haft rigtig tid til at gennemgå skibets vedligeholdelse. Her fandt jeg mange ting som haltede en hel del, hvilket jeg også gjorde opmærksom på. Jeg syntes ikke der var meget opbakning, hverken fra styrmand eller maskinmesters side, til at få sat noget virkelig effektivt vedligeholdelsesprogram i værk. For styrmandens vedkommende, blev jeg lovet at man var i fuld gang med at finde en lidt yngre styrmand.

Man var godt klar over, at det ikke kunne forsætte med den ældre herre. Selv om han både var flink, og egentlig en sej gammel søulk, så måtte vi også være realistiske, og indse, at sidste salgsdato havde indfundet sig.

Sidst på året var der et parthavermøde, eller generalforsamling for parthaverne i skibet. På dette møde blev det besluttet, at J. Poulsens kontor skulle overtage det tekniske management, samt bemanningen af skibet engang i det nye år.

Under min hjemmeperiode, udvekslede jeg jævnligt e-mails med min kollega ombord på skibet. Under skibets ophold i Kaohsiung blev der installeret to nye radarer. Det havde vi haft på ønskelisten længe. Kort før jul fik jeg en mail fra min kollega. Han skrev at næste rejse ville blive fra Seattle til Singapore med en IMO last. Min kollega spurgte, om jeg ville gå med til afløsning i Seattle, selv om det var ca. 15 dage før planlagt tid. Den nye last skulle være klar til lastning den 10. januar, så jeg ville få både jul og nytår hjemme. Det blev vi enige om var ok, hvis vi kunne få grønt lys af vore kære arbejdsgivere. Hvis han selv skulle blive ombord til Singapore, ville hans

udeperiode jo også blive væsentligt forlænget. Så kunne vi selv regulere næste afløsning, så vi på den måde kunne udligne. Jeg syntes det var helt i orden. Vejret i det nordlige Stillehav var absolut ikke noget der bød på hyggesejlads på denne tid af året. Og slet ikke med en coaster. Så når de nåede til Seattle, var de garanteret også godt trætte af dårligt vejr. De havde også haft en del problemer med maskineriet på turen, så der skulle sendes en montør fra motorfabrikken til Seattle.

Det var nu ikke meget jeg hørte fra de respektive kontorer herhjemme. Dog fik jeg bekræftet, at det var i orden med afløsning i Seattle. Min kollega foreslog også, at jeg skulle benytte en meget sydligere rute på rejsen til Singapore. Det var helt sikkert, at det ikke kunne blive samme rute tilbage, som de havde benyttet. Det var vejret for voldsomt og ustabil til. Jeg syntes, at den måde vi to skipperne holdt hinanden opdateret på virkede godt. Vi kunne bruge hinandens erfaringer på nogle forskellige områder, og dermed være behjælpelige på nogle kritiske punkter, hvor man ellers ville stå alene med problemet. Selvfølgelig blandede jeg mig ikke i hvad kontorerne og min kollega diskuterede. Men jeg kunne til min kollega give udtryk for hvad jeg mente, og omvendt når han var hjemme. Af gode grunde var det ikke meget vi hver især hørte fra kontorerne når vi var hjemme. Da holdt vi fri, og sådan skulle det også være.

Efter nytår fik jeg min rejseplan til Seattle, som dog blev ændret flere gange. Jeg skulle rejse sammen med maskinmesteren, som også skulle afløse. Man havde forsøgt at opsigte den gamle styrmand, som rejste hjem sammen med mig fra Jebel Ali. Men det var af uforklarlige grunde ikke lykkedes. Så i sidste øjeblik blev resultatet, at han også skulle med til USA. Et par dage inden afrejsen, fik jeg fra Svendborg Besigtigelseskontor besked om, at J. Poulsen Shipping skulle overtage teknisk management, samt bemanningen af skibet den 28. februar. Det ville passe med vores ankomst til Singapore. På min forespørgsel om hvilken indflydelse det ville få for vores videre ansættelse, fik jeg svaret, at man mente vi bare ville følge med i overtagelsen. Jeg var nu lidt spændt på hvad dette ville indebære. Efterhånden havde jeg indtryk af, at der var meget lidt samarbejde mellem de to kontorer. Men der var ikke andet at gøre, end se tiden an, og tage stilling til det videre forløb hen af vejen.

Peder Most - 2001

Jorden rundt på 91 dage

Overskriften – jorden rundt på 91 dage – kunne måske virke lidt pralende. Men ikke desto mindre var det, hvad min sidste udmønstring med **Peder Most** bragte mig. Det kræver lidt forklaring, for selvfølgelig sejlede jeg ikke jorden rundt med skibet. Jeg rejste fra Kastrup lufthavn til Seattle i USA, med fly den 10. januar 2001. Sejlede over Stillehavet, Indiske Ocean og Rødehavet til Suezkanalen. Her afmønstrede jeg, og fløj fra Cairo til Kastrup lufthavn, hvor jeg landede den 11. april 2001. Således blev det til en tur rundt om vores kære jord. Dog kun på den nordlige halvkugle, da det sydligste blev Singapore. En lidt sjov tanke, selv om det selvfølgelig i vore dage ikke er nogen større bedrift.

Men tilbage til **Peder Most**.

Den 10. januar 2001, mødtes jeg med skibets maskinmester og styrmand i Kastrup lufthavn. De skulle også med til Seattle og afløse.

Skibet lå på en flådebase, Port Hallock Naval Base, et par timers bilkørsel fra Seattle. Efter vi var landet i Seattle, blev vi installeret på hotel til næste morgen. Jeg fik en kop kaffe sammen med skibets agent, som kunne fortælle at det var lidt usikkert hvornår vi skulle laste.

Næste morgen kørte vi op til flådebasen. Det var en rigtig skøn køretur gennem et flot skovlandskab, og langs fjorde og søer. Vel ombord, fik vi hver især lavet vores overlevering og der var også tid til at sludre lidt, vi skulle muligvis først begynde at laste næste morgen. Min afløser kunne fortælle der siden skibet kom til Seattle den 29. december, havde været montører fra Danmark til reparation på hovedmaskinen. Der havde også været folk på de nye radarer, som desværre ikke virkede helt optimalt, da skibets GPS havde for lidt kapacitet til dem. Derfor måtte vi klare os til Singapore, inden det kunne blive helt i orden. Problemet var at de kun kunne køre manuelt, og ikke med automatisk opdatering. Det var nu ikke det helt store problem, og det kunne vi godt leve med.

Efter at afløserne var rejst, gik jeg sammen med styrmanden i lasten og kigge på en mindre lækage der var konstateret i den ene af de forreste brønde. Der var svejset en stålplade over brønden, og vi blev enige om at det var i orden at sejle med. Selv om det ikke var rigtigt at sejle med "hul i skibet", følte jeg nu det var fuldt forsvarligt under de omstændigheder der forelå. Selvfølgelig havde min kollega orienteret rederiet om lækagen, og man havde også forsøgt at få den udbedret under skibets ophold i Seattle, men uden held.

Skibets agent, repræsentanter fra afskibet og modtagere kom også ombord. Vi fik styr på diverse papirer og hvad der nu var at diskutere. Min afløser havde afleveret en lasteplan, så det var faktisk bare at gå i gang med at laste. Vi skulle laste 26 stk. missiler og 2 stk. containere, i alt 40 tons. Det var ikke meget last, men ikke ualmindeligt i det vi populært kaldte "krudtfarten".

Næste morgen gik lastningen i gang, og vi lastede det meste af lasten. Der var et tømmergæng ombord til at lave magasiner og afsprosnings, som man var meget omhyggelig med. Der gik endnu en dag, inden resten af lasten kom ombord.

Tømrerne fik lavet det sidste afsprosnings, og til slut blev det hele synet og godkendt af US Coast Guard, som udstedte de fornødne sikkerhedscertifikater.

Den 13. januar afgang vi fra basen, og næste morgen var vi ude på åben sø, efter at have rapporteret en sidste melding til Canadisk VTS på Vancouver Island.

Efter megen diskussion omkring vores bunkersituation, var det blevet besluttet at vi skulle bunkre i Honolulu på Hawaii. Det havde rederiet ellers påstået ikke kunne lade sig gøre. Men alle andre alternativer havde vist sig ubrugelige. Så, selv om det sikkert var den dyreste løsning, var det den eneste fornuftige at bruge.

Som sædvanligt gik de første par dage med at få gjort rent overalt ombord. Vejret var nogenlunde, ikke så meget vind, men en meget ubehagelig dønning. Når vi ikke havde mere last ombord, skulle der ikke meget sø eller dønning til, før det ikke var behageligt at være ombord. Det varede dog ikke så længe inden vinden tiltog, og vi slingrede vildt derudaf. Vejrmedlingen meldte om et tiltagende stormcenter fra vest, som vi ikke rigtig havde mulighed for at undgå. Ved at sejle på en direkte sydlig kurs, prøvede vi at minimere påvirkningen af dette uvejrcenter. Til sidst måtte vi opgive, det blev for ubehageligt at sejle tværs i den efterhånden ret svære sø. Vi drejede under, og efterhånden tiltog vinden til regulært storm.

Den 19. januar, mens vi lå underdrejet for den nordvestlige storm, kom kokken til skade og blev alvorligt skoldet. Det skete tidligt om morgenen, han faldt med en gryde med kogende vand. Jeg var på broen, da en af dæksfolkene kom op og fortalte hvad der var sket. Da jeg ikke kunne forlade broen, jeg havde fuld op at gøre med at holde skibet mod søen, fik jeg purret styrmanden. De andre havde fået kokken ud i baderummet, og overbrusede ham med vand. Da styrmanden kom op på broen for at hente noget brandsalve, spurgte jeg ham, hvor slem skoldningen var?

Han svarede, det var bare en lille skoldning, ikke noget at snakke om. De næste par timer havde jeg nok at se til med sejladsen, og da styrmanden ikke kom tilbage, gik jeg ud fra han tog sig af det fornødne med hensyn til kokken.

Da der kom en lille flovning, fik jeg vendt skibet, så vi kom til at sejle med søen. Jeg fik kaldt på vagtmanden, der har holdt øje med kokken siden han kom til skade. Han forklarede, at kokken havde meget ondt, men kunne godt komme op på broen selv. Da jeg så kokken, blev jeg slemt chokeret over synet. Han var skoldet på højre arm fra skulder til albue. Også på brystet var der svære skoldninger. Sårene efter skoldningen var begyndt at danne blærer, og det så ikke godt ud. Styrmanden havde bare givet ham noget salve, og var så gået til køjs igen. De andre havde heldigvis gjort det fornuftige, hele tiden køle sårene af med bruseren. Også selv om de havde smurt dem med brandsalve.

Jeg fik igen kaldt på styrmanden. Nu da vi igen kunne sejle, måtte han tage vagten, mens jeg tog mig af kokken. Jeg lagde en foreløbigt løs gazeforbinding og gav ham noget smertestillende. Derefter kontaktede jeg Radio Medical på mail. Da jeg fik svar fra dem, begyndte jeg den egentlige behandling.

Nu skulle alle blærrerne punkteres, renses og smøres med brandsalve. Jeg lagde en ny forbindelse, fik kokken til køjs og gav noget ekstra kraftigt smertestillende. Det havde jeg fået tilladelse til fra Radio Medical på grund af de givne omstændigheder. Han skulle konstant overvåges, så der var en

mand hos ham hele tiden. Sårene skulle renses hver sjette time, og hele tiden holdes fugtig med salve.

Jeg forstod ikke, at styrmanden kunne tage så lemfældigt på ulykken. Da jeg konfronterer ham med hans manglende omhu, kunne han godt indse, han ikke havde handlet korrekt. Han undskyldte sig med, at det ikke så alvorligt ud, da han så kokken først. Men han kunne nok se alvoren i det nu, så mon ikke han fik sig lidt af en lærestreg.

De næste døgn fortsatte vinden med at skifte hele tiden. Vi sejlede sydpå, når der var lidt flovning. Ellers lå vi underdrejet meget af tiden. Der var nok at se til, dels med sejladsen, dels med at pleje kokkens sår. Kokken fik det ret hurtigt bedre. Han var en sej gut, og beklagede sig ikke. Da det værste chok havde fortaget sig, var hans største bekymring – hvad mon hans kone ville sige når hun så hans sår. Jeg beroligede ham med, at der ikke ville blive så meget at se. Nu var det også galt, hvordan skulle han nu få sine venner til at tro på hans uheld, når han ikke kunne vise dem nogen ar!

Det var rart, at han tog det på denne måde. Det var såmænd alvorligt nok. Efterhånden fik jeg al den døde hud pillet af, og sårene helede fint. Jeg havde dog et problem, jeg var ved at løbe tør for bandage og salve, men håbede at det kunne række.

Endelig blev det bedre vejr, og vi kunne sætte kursen direkte mod Honolulu på Hawaii. Det var også rart med en frivagt, uden at alt stod på hovedet. Der blev ryddet op efter uvejret, heldigvis var der ikke sket flere ulykker, og efterhånden var alt i sin vante gænge igen.

Den 27. januar ankom vi til Honolulu tidligt om morgenen. Kokken kom en tur på hospitalet straks vi var fortøjet. Han kom ombord igen efter at være undersøgt, og han kunne forsætte ombord uden at skulle sygeafmønstres. Jeg havde skrevet et brev til hospitalet, og bedt dem supplere mig med medikamenter og bandager hvis ikke manden skulle afmønstres. Lægen havde svaret, også med et brev, og rost den givne behandling. Den skulle bare forsættes ombord, og der ville ikke blive ret meget at se, når sårene var helet. Der var også en anvisning om forsat behandling, samt et rigeligt sortiment af bandager og medicin med, så det var jeg godt tilfreds med.

Jeg havde i mit stille sind, håbet på at kunne komme en lille tur i land mens vi bunkrede. Det var sikkert den eneste gang i mit liv, jeg var på Hawaii. Men sådan skulle det ikke gå. Vi fik besøg af US Coast Guard, som gerne ville gennemgå skibet fra A til Z. De havde ellers været ombord inden vi sejlede fra lastehavnen. Men det var åbenbart ikke nok, vi skulle gennem den hele store tur nok engang. Dermed røg denne chance for en lille landgang, det var lidt ærgerligt. Inspektørerne var færdige med tjekket sidst på eftermiddagen, og der var kun et par småting de var faldet over. Men nu var det for sent med en landgang. I stedet kunne vi glæde os over den friske proviant vi fik. Og da vi var færdige med alt først på aftenen, afsejlede vi igen fra Honolulu.

Vi fik hurtigt føling med Nordøst passaten, strømmen var også med os, så der kom hurtigt gang i malepenslerne igen. Det gik fint i nogle dage, vi nød sommervarmen og det forholdsvis rolige hav. Ca. en uge efter Hawaii, kom en af dæksfolkene og klagede over smerter i maven og diare. Jeg undersøgte ham, fik ham til køjs og gav ham noget medicin mod diare. Han blev overvåget konstant, og da jeg kom på vagt til midnat, havde han let feber.

Næste morgen var feberen steget, og jeg kontaktede Radio Medical. Diareen var stoppet, men han havde forsat smerter i maven. Da der var chance for at manden havde blindtarmsbetændelse udarbejdede jeg en evakueringsplan i samråd med Radio Medical. Hvis en evakuering skulle komme på tale, havde vi to muligheder. Enten skulle vi vende om, og gå tilbage mod Hawaii. Så ville det være muligt at få ham i land med helikopter så snart vi var inden for rækkevidde af en sådant aktionsradius.

En anden mulighed var, at styre mod øen Guam midt i Stillehavet. Her var der en Amerikansk flåde og luftbase. Herfra var der muligt at sende et flådefartøj med helikopter ombord ud for at møde os. De næste to døgn var jeg i konstant kontakt med Radio Medical og US Coast Guard. Hvis en evakuering blev aktuelt ville det blive US Coast Guard der ville lede den. I første omgang holdt man et beredskab klar, men ville følge mandens tilstand.

Heldigvis blev det ikke aktuelt. Feberen aftog og i løbet af nogle dage var smerterne også væk, så vi åndede alle lettede op. Jeg har stor respekt for US Coast Guard i en nødsituation. De havde faktisk en øvelse i gang mellem os og øen Guam, da vi meddelte om vores sygdomstilfælde. Her blev et skib klargjort straks ved vores første melding. Den blev i området, og hvis det blev aktuelt, ville den blive sendt os i møde. Nu blev der heldigvis ikke brug for assistance, men det var rart at vide, selv midt på Stillehavet var der hjælp at få. Nøjagtig hvad manden fejlede, fandt vi aldrig ud af, lægen på Radio Medical mente det var en kraftig maveinfektion. Kokkens sår heledes fint, og der blev kun et lille ar på skulderen, og nogle få mindre misfarvninger i huden tilbage.

Senere på rejsen kom der meddelelse fra J. Poulsen Shipping, med instrukser for deres overtagelse af managementet for skibet. Det var det første jeg hørte fra J. Poulsen Shipping i den forbindelse. Jeg var dog forberedt på det, gennem Svendborg Surveyors, inden jeg var rejste hjemmefra. Der kom også meddelelse om, at i forbindelse med ændringen i managementet, skulle den Filippinske besætning opsiges til fratrædelse i Singapore. Der skulle dog forsat være Filippinsk besætning, men J. Poulsen fik sine folk fra et andet forhyringsbureau. Filippinerne blev selvfølgelig lidt kede af denne meddelelse, hvilket vel var ret forståeligt. De havde alle været ombord i den krævede periode, to af dem faktisk i over et år. De havde tidligere fået løfte om at de kunne blive til juni, hvor de så alle skulle skifte. Til den tid ville alle også have været ombord mindst 1 år.

Skibet skulle dokke i Singapore, lækagen i brønden skulle laves. Jeg fik, sammen med maskinmester og styrmand, lavet en dokliste som vi sendte til rederiet. Om vi skulle lave andet end lækagen, fik jeg ikke at vide i første omgang. Men listen indeholdt hvad vi selv mente, var aktuelt at få lavet. Jeg fik også oplysning om, at J. Poulsen ville sende en inspektør ud til os, dels for at varetage dokningen, dels for at vi skulle informeres om rederiets politikker i forbindelse med implementering af ISM.

Stemningen ombord, de sidste dage inden ankomsten til Singapore, var ret trykkende. Selv om Filippinerne glædede sig til at komme hjem til deres familier, var de også lidt kede af, at det skulle ske på denne måde. De havde spurgt mig, om jeg ikke kunne tale med rederiet om mulighed for de kunne komme tilbage til skibet.

Det var nu ikke så nemt, med den måde de mønstrede ud på. De havde et tilhørsforhold til et andet forhyringsbureau end det J. Poulsen samarbejdede med. Jeg foreslog de selv skulle skifte til dette bureau, men kunne forstå på dem, det ikke var så ligetil.

Mit eget humør var heller ikke for godt. Siden beskeden om management skiftet, havde der været mange diskussioner mellem maskinmester, styrmand og mig selv. Med styrmanden var der nu ikke så meget at diskutere. Han skulle fratræde ved ankomsten til Singapore. Han var blevet opsagt af rederiet, hvilket han ikke havde været helt tilfreds med. Men han var langt over pensionsalderen, og havde absolut ikke vist den store interesse i sit job, den tid vi havde sejlet sammen. Jeg havde aldrig helt forstået hans mening med forsat, at ville sejle til søs. Han havde absolut ikke nogen interesse for nye tiltag, og dem kom der unægtelig en hel del af i disse år.

Den 24. februar ankom vi til Singapore, efter en rimelig god rejse. Distancen Port Hallock – Singapore 8.632 sm. 39,8 døgn, og en gennemsnitsfart på 9,0 knob. Med det korte ophold på Hawaii, og det dårlige vejr i begyndelsen af rejsen, må farten siges at være ret god.

Efter losning, og et døgn til ankers, blev skibet forhalet til værft. Rederiets inspektør kom ombord ved ankomsten, og vi gik i fællesskab i gang med en opsummering af hvad der skulle laves på værftet. Styrmandene fik lavet deres overlevering, og den nye styrmand gik straks i gang med sit arbejde. Han havde været ombord en periode tidligere, så han kendte skibet. Jeg havde ikke sejlet sammen med ham, han var ombord mens jeg var på ferie. Men han viste sig at være en rigtig god styrmand, der viste interesse for sit job. Noget jeg ikke havde været forvænt med tidligere.

Efter inspektørens første udtalelse, skulle der ikke laves noget større arbejde. Skibet skulle dokkes regulært senere på året, så det var lækagen i bunden der havde første prioritet. Der var dog en del maskinarbejde, der skulle laves. Men dette kunne laves langs kaj, og behøvede ikke ophold i dokken. Der blev dog en del ændring i programmet, da dokningen blev forsinket af et andet skib. Dermed kunne vi få tid til at lave en del mere, end beregnet i første omgang.

Ved gennemgang af skibet, viste der sig en del skjulte reparationstrængende ting. Der var en del tæring rundt omkring, bl.a. på svanehalse, blokke og hydraulikrør. Inspektøren gav udtryk for en hel del kritik af skibets tilstand. Han mente også, at det kun skyldes manglende vedligeholdelse. Jeg kunne til dels give ham ret i denne kritik, men også kun delvis. Han havde ret i, at skibet ikke var i for god stand. Men han glemte at tage i betragtning, i den fart skibet var i hele tiden, var det fandens svært at opretholde et virkeligt effektivt vedligeholdelsesprogram. Vores fartsområde bevirkede, vi i lange perioder havde meget dårligt vejr at slås med. Jeg forstod heller ikke helt inspektørens holdning, da skibet under sidste dokning blev tilset af en anden inspektør, men også fra J. Poulsen!

Mange af de fejl der nu blev observeret, havde også været der under sidste dokning. Det lod inspektøren sig ikke gå på af, det var en yderst mangelfuld vedligeholdelse der var skyld i skaderne, og det var ikke til diskussion. Hermed var der ligesom lagt en linje for hvordan et absolut besværligt samarbejde skulle startes op.

Jeg fik efterhånden den opfattelse, at det var inspektøren meget magtpåliggende, at demonstrere sin helt igennem store arrogante indstilling, og ret uprofessionelle holdninger til andre menneskers arbejde. Efterhånden udviste han en sådan kritisk holdning til min stilling som skipper, at jeg nærmest fik følelsen af, at det var min person og ikke skibets tilstand han rettede sin kritik mod!

Selv om vi ikke var enige om ret meget, fik vi lavet en del under værftsoopholdet. En hel del var decideret nødvendigt, andre ting kunne vi have undværet, og i stedet havde koncentreret kræfterne om noget mere nødvendigt.

De nye filippinske søfolk kom ombord, og min ”gamle” besætning rejste hjem. Styrmanden fik travlt med at instruere de nye folk, og der herskede en vis travlhed. Som noget nyt fik vi en befaren bådsmand blandt dæksfolkene.

Inspektøren holdt et kort informationsmøde, hvor han informerede om rederiets SMS (rederiets eget sikkerhedsstyringsystem, udviklet i overensstemmelse med ISM koden). Yderlig informerede han om rederiets politik omkring ISM, og hvad hvert enkelt besætningsmedlem ville få af opgaver vedrørende implementeringen af SMS. Vi havde 3 måneder til at få SMS implementeret, hvorefter første audit ville blive afholdt.

I forbindelse med denne orientering, var der en del jeg godt ville have uddybet. Beskeden fra inspektøren lød, at det var der ikke tid til. Senere, mens vi spiste sammen i messen, kom jeg igen ind på emnet overfor inspektøren. Og igen blev jeg affærdiget på en meget tarvelig og arrogant måde. Jeg blev eder rasende, og forlod messen. Jeg ville absolut ikke finde mig i denne uprofessionelle, og nedladende måde at blive afvist på. Jeg kan ikke diskutere på jantelovens præmisser, og det gav mit samarbejde, eller nærmere, manglende samarbejde med inspektøren, klart udtryk for.

Jeg skal gerne indrømme, det var med meget blandede følelser jeg så fremtiden i møde ombord. At der hele tiden, mens jeg havde været ombord, var et spændt forhold mellem J. Poulsens kontor og Svendborg Surveyors som maneger, var ingen hemmelighed. Især denne sidste periode havde jeg følt denne ”magtkamp”, og jeg følte det meget ubehageligt at arbejde under disse omstændigheder. Man kunne håbe på, det ville blive bedre når hele managementet lå på et kontor. Det var der umiddelbart ikke noget der tydede på.

Her var også et par væsentlige punkter, den gode inspektør glemte at tage i betragtning, i sin kritik af skibets tilstand og manglende vedligeholdelse. Havde der været et professionelt samarbejde de to kontorer imellem, havde meget set anderledes ud. I stedet brugte man krudtet på en gang barnagtigt – jeg er den bedste, og den klogeste – resultatet af dette nonsens, sås tydeligt ombord på skibet. Bare for at give et enkelt eksempel. Vi havde mange gange måtte sejle fra en havn uden bestilte reservedele, fordi kontorerne ikke formåede at samarbejde. Derfor kunne jeg ikke tage inspektørens kritik alvorligt, da den var givet på en stupid, usaglig og meget arrogant måde. De tiltag vi havde gjort omkring vedligeholdelse inden denne dokning, affærdigede inspektøren på det nærmeste som det rene nonsens, og mangel på kompetence. Manden havde selvfølgelig lov til at have sin mening, men han var ikke i stand til at diskutere på et fagligt og sobert grundlag. Alt blev simpelthen affærdiget på en meget ubehagelig måde.

Men vi blev færdige med dokningen, og efter diverse tests og justeringer, var vi klar til at afgang fra Singapore. Vi skulle til Bangkok og laste ris til Trinidad. På vej til Bangkok afholdt vi de obligatoriske øvelser med den nye besætning. Der blev gjort grundigt rent overalt på skibet. Et værftsoophold kræver altid en meget grundig rengøring.

Den 9. marts ankom vi til Bangkok. Vejret viste sig ikke fra sin bedste side. Kort tid efter vi var begyndt at laste, begyndte det at regne og lastningen måtte indstilles. Under hele lasteoperationen var der perioder med kraftige regnbyger, så det tog lidt længere tid end beregnet. Jeg havde regnet med at kunne komme en tur i land. Men vi langt uden for byen, og vejret opfordrede heller ikke til landgang, så det blev ikke til noget denne gang.

Den 13. marts afgik vi fra Bangkok, og næste stop ville være Suez kanalen. Efter passage af Singapore strædet, Malacca strædet, hvor vi havde vores piratberedskab kørende, kunne vi nu begynde på et større projekt. Skibet skulle males om i J. Poulsens standart rederifarver.

Der betød, vi skulle ændre kulør på dæk og luger. Vejret var virkelig med os på denne del af rejsen, så folkene gik til opgaven med ildhu.

Også de nye tiltag med SMS fik vi taget godt hul på. Her var det rart med en styrmand der havde den rette indstilling til disse nye opgaver. Vi fik i fællesskab lavet mapper til hvert enkelt besætningsmedlem. Disse mapper indeholdt instrukser om hver mands placering i henhold til SMS. Alle gik til opgaverne med godt mod. Selv maskinmesteren viste interesse for sagen, selv om han dog var noget kritiks overfor dette nymodens pjat.

Jeg havde brugt en del tid på at gennemtænke min egen holdning til et fremtidigt samarbejde i rederiet. Jeg besluttede mig for at opsigse min stilling. Jeg følte ikke at et fornuftigt samarbejde kunne blive aktuelt, efter det temmelig ubehagelige forsøg på samme, med rederiets inspektør i Singapore.

Derfor sendte jeg min opsigelse til rederiet med fratrædelse i Suez. Da vi var et stykke inde i Aden bugten oprettede vi igen vores piratberedskab. Der var fra IMO udsendt piratvarsel for især Bab el Mandeb strædet. Dette smalle stræde mellem Djibouti og Yemen i det sydlige Rødehav, var piraternes foretrukne operationsområde for øjeblikket. Advarslen fra IMO opfordrede skibe til en afstand på 50 – 100 sm. fra den Somaliske kyst. Vi tilpassede også farten, således vi kunne passere strædet i dagslys. Der var sket flere overfald i strædet, også i dagslys, så det var ikke nogen garanti, men dog en fornemmelse af at vi gjorde vores bedste.

Den 10. april ankom vi til Suez og ankrede på ventepads. Sent på aftenen ankom min afløser, og vi fik lavet overlevering. Jeg havde derefter en tur med bil igennem ørkenen til Cairo. 150 km. i en gammel astmatisk Skoda, med en chauffør der kun talte arabisk, men til gengæld spillede det sidste nye inden for "halalrock" for fuld skrue. Efter denne tur, var det en himmelsk befrielse at få nogle timer i fred og ro på hotel. Derefter med fly til Kastrup. Således sluttede min første ansættelse i rederiet J. Poulsen. Jeg skulle dog komme til at arbejde i rederiet igen senere.

Sejladspause – 2001/02

Efter afmønstringen fra **Peder Most** havde jeg en hel del afspadsring og ferie til gode. Det passede mig fint, da jeg havde brug for noget tid til at finde ud af hvad jeg ville arbejde med i fremtiden. Jeg havde ikke mistet lysten til at sejle til søs. Men jeg ville på den anden side, ikke sejle til søs for enhver pris. Jeg var selvfølgelig godt klar over, at det ikke nødvendigvis var den samme arrogante holdning i alle rederier, som jeg var stødt på i mit sidste ansættelsesforhold. Derfor var jeg stadig optimistisk med hensyn til at forsætte med at sejle. Men en ting var sikkert, krisen i coasterfarten havde bidt sig alvorligt fast. Så udbuddet af hyre var ikke stort.

Jeg nød sommeren, og lagde lidt afstand til problemet ang. arbejde. Jeg var nu heller ikke helt grundstødt, selv om jeg holdt ferie. Jeg sejlede en hel del i Marinehjemmeværnet, så det lugtede da lidt af sø, ind imellem. I den forbindelse var jeg i weekenden den 15/17. juni 2001, med ombord på hjemmeværnsskutteren **Apollo**, som var følgeskib for kapsejladsen Sjælland Rundt. Under denne kapsejladsskete en ulykkelig hændelse. En af de deltagende sejlbåde blev sejlet ned af coasteren **Lille Tanja**, og to besætningsmedlemmer fra sejlbåden mistede livet.

Vi lå til ankers med hjemmeværnsskutteren tæt ved den østlige side af Snekkeløbet, og observere de deltagende sejlbåde som skulle gennem Snekkeløbet. Ca. 0230, den 16. juni, fik vi over Lyngby Radio et mayday-opkald. En af sejlbådene var blevet påsejlet på en position, på den anden side af Snekkeløbet. Vi lettede anker øjeblikkeligt, og var på positionen ca. 30 min. senere. Undervejs til ulykkespositionen fik vi underretning om, at der var blevet bjærget 2 livløse mennesker, og to andre i live, fra den forulykkede båd. Båden var straks sunket efter påsejlingen. Samtidig med at vi kom til positionen, ankom en af søværnets redningshelikoptere.

Der var mange sejlbåde i området, og **Lille Tanja** lå stoppet. Fra SOK (Søværnets Operative Kommando), som ledede operationen, og hvorfra vi fik vores instruktioner, blev det besluttet at helikopterens læge og en redningsmand skulle sættes ned på **Lille Tanjas** dæk. De to omkomne blev bragt til **Lille Tanja**, og derfra hejst op i helikopteren, som bragte dem i land. Vi fik de to overlevende bragt ombord til os på hjemmeværnsskutteren, sammen med en tysk kvindelig læge, der var gast ombord på sejlbåden, der havde bjærget de overlevende. Grunden til lægen kom ombord til os var, at hun havde taget sig af de overlevende og ydet dem psykisk førstehjælp, straks efter de var blevet bjærget. De to sejlere var naturligvis var meget chokerede ovenpå den tragiske hændelse, så det var en uvurderlig hjælp for os ombord på hjemmeværnsskutteren, at have den tyske læge med ombord. Vi fik derefter ordre på, at sejle til Odden færgehavn. Her ville redningstjenesten fra land modtage de to sejlere, og tage sig af det videre forløb. Båden, hvor lægen var gast, sejlede også til færgehavnen for at tage hende ombord igen. Efter et kort ophold i færgehavnen, returnerede vi til ulykkesområdet for at foretage en gennemøgning efter evt. vragele. Vi fandt dog ikke noget. **Lille Tanja** var forsat til Frederiksværk stålværkshavn, hvor der blev afholdt søforhør.

Kapsejladsledelsen besluttede at forsætte kapsejladsen trods de tragiske omstændigheder. Fra kapsejladssens hjemmeside kunne man læse følgende:

Beslutningen blev truffet efter følgende overvejelser:

1. Det er under enhver form for sejladsskipperens beslutning, om hans skib forsat skal deltage.

2. De deltagere, der lå omkring den forulykkede båd, gav udtryk for, at de ønskede at forsætte kapsejladsen.

3. Der var ingen vejrmæssige eller øvrige sikkerhedsmæssige årsager til at aflyse sejladsen.

Ombord hos os på hjemmeværnskutteren, var vi selvfølgelig også meget berørte af ulykken. Vi fortsatte som følgebåd på resten af kapsejladsen, som heldigvis forløb uden yderligt uheld. Efter vi havde forladt ulykkesområdet, gjorde vi et ophold i Stubbekøbing. Her var Flotillechefen ombord for at tale hændelsen igennem med os. Det samme gentog sig efter afslutningen af sejladsen, da vi ankom til Helsingør. Selv om vi i marinehjemmeværnet bruger meget tid på at træne i søredning, kan det ikke undgås, at når vi står i en situation som den vi her var midt i, så påvirker det alle. Men situationen viste også, at vores træning ikke er nytteløs. Vi var parate når der var brug for os. Derfor ser jeg ikke marinehjemmeværnet som værende en nytteløs organisation, kun til brug for fritidsforøjelse, en mening, som desværre en del af den danske befolkning har.

Senere, på baggrund af Søfartsstyrelsens opklaringsenheds søulykkesrapport, blev følgende klarlagt.

Lille Tanja var på rejse fra Wilhelmshafen til Frederiksværk. Efter passage vest om Sejerø, blev kursen sat mod Snekkeløbet med fuld fart, ca. 9 knob. Styrmanden havde vagt alene på broen, og havde ca. 15 minutter efter sin vagtovertagelse ved midnat mellem 15 og 16. juni, tændt skibets agterste dækslys for at gøre skibet mere synligt for bådene i kapsejladsen Sjælland Rundt, som styrmanden var bekendt med foregik i området. Styrmanden observerede på skibets to raderer, flere samlinger af lystfartøjer, og så også mange lanterner visuelt. På et tidspunkt så styrmanden et sejl ret foran stævnen, og **Lille Tanja** ramte umiddelbart efter sejlskibet, som senere viste sig at sejlskibet **Leon**, som var deltager i kapsejladsen.

Leon var med en besætning på fire mand, deltager i kapsejladsen Sjælland Rundt. Efter starten fra Helsingør den 15. juni kl. 11:00, sejlede **Leon** nord om Sjælland. Snekkeløbet blev passeret den 16. juni kl. 01:10, og efter passagen gik to besætningsmedlemmer ned i kahytten for at sove. På et tidspunkt så **Leon's** fører og det andet besætningsmedlem i cockpittet, blandt de mange lys fra sejlådene der deltog i kapsejladsen, flere meget kraftige hvide lys i **Leon's** sejlretning. De hvide lys blev opfattet som stammende fra et skib til ankers, og der blev foretaget en mindre drejning til bagbord for at sejle uden om den formodede ankerligger. Umiddelbart inden kollisionen, og for sent til at reagere, blev man klar over, at de hvide lys stammede fra et skib i fart, og **Leon** blev ramt næsten tværs om styrbord og sank umiddelbart efter. **Leon's** besætning blev samlet op af andre både fra kapsejladsen. De to besætningsmedlemmer, som sov i kahytten var livløse, da de blev samlet op, og blev senere konstateret døde.

Besætningen, både på **Lille Tanja**, og sejlåden **Leon**, bestod af erfarne folk som kendte farvandet omkring ulykkestedet godt.

Andre deltagende både i kapsejladsen havde afgivet forklaring til Søfartsstyrelsens opklaringsenhed for tidsrummet op til påsejlingen. En båd havde oplyst, at man havde observeret nogle lanterner, som var lidt større og kraftigere, end de andre sejlåde, og som man opfattede som agterlanterner. Man havde koncentreret sig om disse lanterner, fordi de ikke bevægede sig sydover som de andre sejlskibe, men snarere var stationære, eller bevægede sig nordpå mod Snekkeløbet. I en kikkert fik man indtrykket af et større og kraftigt belyst objekt, der bevægede sig nordover, og objektet fremstod nærmest som en kraftig belyst arbejdsplatform.

Af Søfartsstyrelsens opklaringsenheds bemærkninger fremgik følgende omkring **Lille Tanja**:
 At **Lille Tanja's** styrmand var alene på broen, og kl. ca. 00:30 passerede tæt på en sejlbåd, og at styrmanden derved kom i tanke om, at kapsejladsen Sjælland Rundt var i gang.
 At styrmanden lidt senere på radaren observerede mange lystsejlere forude omkring Sejerø, samt at styrmanden på et tidspunkt overvejede at tilkalde en af skibsassistenterne som udkig, men alligevel ikke skønnede det nødvendigt, da han allerede på daværende tidspunkt havde passeret flere lystsejlere, end der ifølge radaren lå forude.

I vagtholdsbekendtgørelsen for vagthold i skibe fremgår bl.a. følgende:

Det påhviler føreren af ethvert skib at sørge for, at der uden for havn eller beskyttet ankerplads til stadighed opretholdes en sikker bro- og maskinvagt.

Ved tilrettelæggelse og udførelse af vagttjenesten skal de i bilag 1 til denne bekendtgørelse indeholdte vagtordninger og vagtprincipper følges.

I mindre skibe og fartøjer, i hvilke indretning, anvendelse eller besætningens størrelse og sammensætning medfører, at nærværende vagtholdsbestemmelser ikke fuldt ud kan, eller med rimelighed bør, opfyldes, skal disse følges i den udstrækning, som forholdene tilsiger det. Der skal dog uden for havn eller beskyttet ankerplads altid holdes behørig udkig fra dæk eller styrehus.

Regel 5 i de internationale søvejsregler om udkig lyder som følger:

I ethvert skib skal der altid holdes behørig udkig såvel ved brug af syn og hørelse, som ved brug af alle forhåndenværende midler, der er hensigtsmæssige under de foreliggende omstændigheder og forhold, således at der kan foretages en fuldstændig vurdering af situationen og af faren for sammenstød.

Opklaringsenheden mente på baggrund af dette, at **Lille Tanja's** styrmand, som vagthavende navigatør, havde vurderet forkert i den pågældende situation, idet han havde undladt at tilkalde en ekstra udkig, uanset at han havde konstateret, at **Lille Tanja** skulle passere igennem flere felter af sejlskibe.

Det var ligeledes Opklaringsenhedens opfattelse, at under de foreliggende omstændigheder – i mørke og i et område, hvor der ifølge både radarobservationer og visuelt, var konstateret store samlinger af lystfartøjer forude, samt det faktum, at styrmanden var alene i styrehuset – ikke blev holdt behørigt udkig ombord på **Lille Tanja**. Opklaringsenheden mente dermed, at styrmanden alene, ikke på forsvarlig vis havde, kunne forestå skibets sikre sejlads og samtidig holde check på de mange tæt passerende lystsejlere. På det tidspunkt, hvor han blev klar over, at skibet skulle passere imellem de mange lystsejlere, burde styrmanden have tilkaldt skibsføreren, eller i det mindste en skibsassistent, til at bistå ham med udkigsfunktionen under passagen af de mange lystsejlere.

Endvidere fremgik det, at **Lille Tanja** under hele sejladsen i tidsrummet op til kollisionen, havde sejlet med fuld fart.

Regel 6 i de internationale søvejsregler om sikker fart lyder:

Ethvert skib skal altid gå med sikker fart, således at det kan træffe behørig og effektive foranstaltninger til at undgå sammenstød og kan stoppe inden for en under hensyn til de foreliggende omstændigheder og forhold passende distance.

Opklaringsenheden vurderede, at **Lille Tanja** i den omhandlende situation, hvor der var konstateret at skibet ville passere imellem, og på klods hold af et stort antal sejlfartøjer, ikke havde sejlet med sikker fart. I denne situation burde styrmanden have reduceret farten, så han havde fået mere tid til at vurdere situationen, og evt. havde fået mulighed for at stoppe skibet, såfremt der opstod risiko for sammenstød.

Af Søfartsstyrelsens opklaringsenheds bemærkninger fremgik følgende omkring sejlskibet **Leon**: **Leon's** fører havde, kort efter passagen af Snekkeløbet, observeret kraftigt hvidt lys i Leon's sejlretning i ca. ½ sømils afstand. Føreren bedømte lysene til at være fra en ankerligger. Han fortsatte med at styre mod de hvide lys. Senere så føreren periodevis et rødt lys, som var placeret lavere end de hvide lys.

Da afstanden til de hvide lys var noget under ½ sømil, foretog føreren en drejning til bagbord. Derefter sås de hvide lys på **Leon's** styrbord side, tillige med et forsat periodevis rødt lys. Ved gentagne pejlinger af lysene, konstaterede føreren, at lysene ikke bevægede sig mod bagbord, og mente derfor, at lysene stammede fra et skib, som lå stille.

Også det andet besætningsmedlem på **Leon**, havde observeret de kraftige hvide lys om styrbord. Ligesom føreren, mente han, at de stammede fra et skib der lå til ankers og arbejdede. Da han senere også observerede et rødt lys, var han af den opfattelse, at dette kunne markere et ankertov. Han kunne ikke konstatere, om vinkelen mellem **Leon** og det andet skib ændrede sig, og han havde ikke indtryk af, at **Leon's** kurs blev ændret. Først umiddelbart før påsejlingen blev han klar over, at det andet skib bevægede sig, hvilket han råbte til føreren.

Det var opklaringsenhedens opfattelse, at uanset at **Leon's** besætning bedømte de kraftige hvide lys til at være arbejdslys fra en ankerligger, så burde de periodevis observationer af et rødt lys under de hvide lys, have foranlediget **Leon's** fører til at anse det som en mulighed, at lysene kunne stamme fra et skib i fart, og på en krydsende kurs. Det var uklart, hvorvidt **Leon** kort før kollisionen havde drejet til bagbord. Under alle omstændigheder havde en eventuel drejning til bagbord ikke været så stor, at den havde haft indflydelse på bådens spilerføring.

Det var derfor opklaringsenhedens opfattelse, at observationerne af de hvide lys, samt det periodiske synlige røde lys næsten ret forude, burde have foranlediget **Leon's** fører til at ændre kurs til styrbord, således at lysene kom over på **Leon's** bagbords side.

Det skal bemærkes, at **Lille Tanja** havde vigepligt over for **Leon** i henhold til de internationale søvejsregler, men en kursændring til styrbord ombord på **Leon**, i overensstemmelse med godt sømandskab, formentlig ville have ført til en situation, hvor **Lille Tanja** ikke skulle gå af vejen for at undgå sammenstød.

Kort før kollisionen pejlede **Leon's** fører gentagne gange de hvide lys, og det periodevis synlige røde lys. Han konstaterede derved, at skibet ikke bevægede sig mod bagbord, hvorfor han forsat antog, at der var tale om en ankerligger. Opklaringsenhedens bemærkning til dette var, at en

konstant pejling ikke indikerer et stilleliggende skib, men derimod et skib, med hvilket der er fare for sammenstød.

Sagen sluttede senere ved retten, hvor styrmanden på Lille Tanja fik en bøde på 2.500 kr. styrmanden blev dømt for ikke at sørge for, at der blev tilkaldt en udkig, samt for ikke at have reduceret farten under passagen af de mange sejlbåde.

Jeg vil ikke kommentere ovenstående, da det taler for sig selv. Men sidst i opklaringsenhedens rapport gives der en anbefaling til rederiet, som jeg gerne vil kommentere på. Anbefalingen lyder som følger:

Opklaringsenheden anbefaler rederiet, at det udsteder en instruks til sine skibe, om at bestemmelserne i Bekendtgørelse om vagthold i skibe skal følges, herunder specielt bestemmelserne om udkig.

Opklaringsenheden har tidligere undersøgt søulykker i coastere, hvor årsagen eller en medvirkende årsag til ulykken er vurderet til at være mangelfuld udkig. I forbindelse med disse undersøgelser har der været rejst tvivl om fortolkningen af *§ 4 om anvendelse af vagtholdsbekendtgørelsens bestemmelser i mindre skibe og herunder specielt de i bilag 1 til bekendtgørelsen omhandlede regler om, at udkiggen *ikke må påtage sig eller sættes til andet arbejde, som vil kunne gribe forstyrrende ind i dette hverv* samt, at *udkigstjeneste og rortjeneste er adskilte hverv*.

***§ 4.** I mindre skibe og fartøjer, i hvilke indretning, anvendelse eller besætningens størrelse og sammensætning medfører, at nærværende vagtholdsbestemmelser ikke fuldt ud kan, eller med rimelighed bør, opfyldes, skal disse følges i den udstrækning, som forholdene tilsiger det. Der skal dog uden for havn eller beskyttet ankerplads altid holdes behørig udkig fra dæk eller styrehus.

Opklaringsenheden er en slags havarikommission, der undersøger ulykker til søs. Opklaringsenheden hører under Søfartsstyrelsen, men fungerer som en selvstændig enhed. Dens formål er, at klarlægge omstændighederne i forbindelse med ulykker, med henblik på at forebygge ulukker. Ved at formidle viden om ulykker, kan søfartserhvervet og Søfartsstyrelsen, drage nytte af denne formidling til at forbedre sikkerheden. Opklaringsenhedens undersøgelser sigter ikke mod, at tage stilling til strafferetslige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykkerne.

Uden at tage parti i den aktuelle sag med **Lille Tanja**, forstod jeg godt opklaringsenhedens anbefaling til rederiet (og indirekte til skibsledelsen). Hvad jeg derimod ikke forstod, var, at Søfartsstyrelsen, som var en del af den lovgivende magt indenfor søfartserhvervet, med bare nogen rimelighed kunne forvente, at lovene for sikker sejlads kunne overholdes, som lovene var udformet!

Hvis man tog et skib med en bruttotonage (BT) på 845, og en deadweight 1302 tons (hvilket var størrelsen på en typisk coaster af den mindre type), som havde tilladelse til sejlads på alle have, var besætningsfastsættelsen, som Søfartsstyrelsen udstedte, følgende:

1. Skibsfører (sætteskipper)
1. Styrmand (sætteskipper)
2. ubefarne skibsassistenter (som skulle være skikket til udkig)

Mindst et af besætningsmedlemmerne skal være i besiddelse af duelighedsbevis i motorpasning.

Det var lovens krav til besætningsstørrelsen. Samme besætningsfastsættelsescertifikat hed på engelsk – Minimum Safe manning Certificate – hvilket nok var en mere korrekt betegnelse. Der var altså tale om den minimumbesætning, et skib skulle have for at sejle lovligt.

Dette hindrede ikke rederierne i, at mønstre en større besætning. Men loven var opfyldt, hvis rederiet valgte kun at sejle med minimumbesætningen. Det skal også siges, at det kun var få coastere, der var bemandede med så lille en besætning.

Lille Tanja var, og det var min erfaring, at de små besætninger netop forekom i nærtrafikområdet. Det kunne undre en, når man tænkte på at netop de indre farvande krævede stor opmærksomhed at besejle, rent navigatorisk. Derudover skulle hviletidsbestemmelserne også overholdes, og der var dagligt arbejde med vedligeholdelse. Mad skulle de brave kæmper vel også have, man kunne jo ikke lige ringe efter en pizza. Jeg må indrømme, jeg havde meget svært ved at se hvordan det skulle hænge sammen.

Og fakta var, at det gjorde det heller ikke. Jeg kendte ikke mange af de mindre skibe, hvor det var almindeligt at have udkig om natten, heller ikke i de indre farvande. Og jeg skal indrømme, det blev heller ikke praktiseret i de skibe jeg selv havde sejlet med, enten som styrmand eller skipper. Det var absolut ikke almen praksis.

Selvfølgelig kunne man til enhver tid tilkalde en udkig, problemet var bare, at så gik det ud over andet arbejde ombord, som også skulle udføres. Når man talte om problemet i navigatørkredse, var der delte meninger om emnet. De yngre navigatører var som regel indstillet på, at en udkig var godt. Men indså også, at det ikke var muligt at praktisere med den forhånden værende besætning, og affandt sig derfor med forholdene.

De ældre, som jeg selv efterhånden tilhørte, syntes i mange tilfælde, at det var unødigt. Nu havde de sejlet uden udkig de sidste mange år, så hvad fa'en skulle det hjælpe at have sådan en starut stående og sove i et hjørne. Nej, de skulle sgu arbejde for føden, som vi andre måtte gøre.

Jeg delte nu ikke helt denne holdning. Det tror jeg nu heller ikke Søfartsstyrelsen gjorde. På den anden side, gjorde de heller ikke alverden for at forbedre forholdene for mere sikkerhed. Der kom godt nok en jævn strøm af nye regler, bekendtgørelser mm. Men det ændrede ikke ved det faktum, at skibene var underbemandet, hvis de holdt sig til hvad der var lovligt at sejle med af besætningsmedlemmer.

I bladet *Navigatør* fra august 2001, kunne man læse, at Søfartsstyrelsen ville i samarbejde med søfartserhvervets parter, tydeliggøre reglerne i vagtholdsbekendtgørelsen, hvorefter spørgsmålet om krav til behørig udkig bedre kunne afgøres af skibsføreren på et mindre skib.

Søfartsstyrelsen udarbejdede i 1999 en rapport, som bl.a. indeholdt en analyse af 34 søulykker, der var sket i årene fra 1993 til 1998, og hvis årsag kunne relateres til svigtende vagthold ombord i de involverede skibe. Det fremgik ikke, om de undersøgte ulykker udelukkende drejede sig om de mindre skibe.

Baggrunden for analysen var Søfartsstyrelsens bekymring for udviklingen på dette område. Det var på baggrund af denne rapport, at Søfartsstyrelsen ville iværksætte ovenstående tydeliggørelse af vagtholdsbekendtgørelsen.

Hensigten var, at gøre det klart, at skibsførerens beslutning om, at navigatøren kunne være alene om natten, kun kunne træffes efter en konkret bedømmelse af sejladsforholdene. De kriterier, der skulle indgå i en sådan bedømmelse, skulle nærmere præciseres.

Søfartsstyrelsen havde efter offentliggørelsen af rapporten, drøftet resultaterne med rederierne og de søfarendes organisationer. I denne forbindelse havde man drøftet tiltag for at forbedre sikkerheden i brovagten, herunder holdningsbearbejdning og spørgsmålet om straf for overtrædelse af reglerne. Man havde også iværksat et projekt med henblik på at undersøge mulighederne for yderligere tekniske løsninger til forbedringer af sejladsikkerheden.

Jeg kunne ikke sige, at jeg var vildt imponeret af hvad jeg læste. Jeg havde indtryk af, at de gode mennesker i Søfartsstyrelsen ikke faldt samme dag, de blev skudt.

Jeg undrede mig over, hvor længe Søfartsstyrelsen og andre inden for den lovgivne magt inden for søfarten, skulle være om at finde ud af, at man sgu ikke kunne hekse, fordi man havde påtaget sig et job som skibsfører. Jeg havde allerede opgivet at tro på, at rederne skulle kunne ændre noget. De påstod, at havde mere end nok med at prøve på, at få økonomien til at hænge sammen. Så hvis al den snak om forbedringer, øget sikkerhed, bedre arbejdsmiljø i de mindre skibe, ikke bare skulle betragtes som en fis i en hornlygte, var det at være tiden for Det blå Danmarks lærde svende at vågne op, og se virkeligheden i øjnene.

I samme nummer af bladet Navigatør, var der et tema om småskibsfarten. Lederen i bladet lagde ud med at konstatere, at coasterne forbløder. Jeg tillader mig at gengive denne leder, da den på en del områder, meget godt belyser problemerne i coasterflåden.

Den danske coasterflåde lider – mens coasterrederne får mange gode og sikkert velmente råd – men ingen hjælp. Tænk den tanke, at en person er faldet om med et hjerteanfald! I stedet for akut hjælp får vedkommende kun gode og velmente råd om, hvad han eller hun skulle have gjort, samt om hvordan livet bør leves fremover. Nej – alle vil nok synes, at det er en underlig form for behandling/humor. Men det må være nogenlunde sådan, at coasterrederierne og deres ansatte føler, at situationen er lige her og nu.

Der er ingen tvivl – den danske coasterflåde er på vej ned. Der sker kun lidt fornyelse og slet ikke i det omfang, der modsvarer afgangene af skibe. Problemet er, at det med de nuværende fragtrater er svært at dække udgifterne i en dansk coaster.

Coasterne er ikke overflødige, tværtimod er der stor brug for coastere. Europas landeveje er overfyldte med lastbiler, og hver gang en dansk coaster forsvinder, kommer der en ny under udenlandsk flag. Det er altså konkurrenceevnen, som er problemet for mange coastere.

Det er ikke det danske hyreniveau, der er problemet. Hvis rederierne ønsker at drive kvalitetsskibsfart, er de danske DIS-lønninger konkurrencedygtige sammenlignet med internationale lønninger.

I et vist omfang er der problemer med at opfylde de tekniske krav mm., når en dansk reder ønsker at indflage et brugt skib fra udlandet.

Det må være muligt at finde nogle fornuftige og smidige løsninger, hvor der tages rimelige hensyn til skibets alder og tilstand, sammenlignet med skibe under dansk flag med samme alder. Naturligvis sammenholdt med at det danske flag skal være et kvalitetsflag.

Coasternes største problem er uden tvivl finansiering og beskatning sammenlignet med de finansieringsmuligheder og skatteordninger, konkurrerende udenlandske rederier har. Så hurtigt som muligt skal tonnageskatten derfor indføres. Det skal også være muligt at omdanne anpartsselskaber til aktieselskaber, uden at der skal betales ”udskudte” skatter. Det må være muligt at lave en ordning, der ikke kan misbruges af skattespekulanter og andre fribyttere, som alligevel ikke ønsker at drive seriøs rederivirksomhed. Det haster med at indføre begge muligheder – hellere i dag end i morgen.

Endelig bør der ændres i mulighederne for at anparts-investeringer. Tidligere ordninger tiltrak meget kapital til dansk skibsfart – kapital der bl.a. muliggjorde en god og sund udvikling indenfor den mindre skibsfart, der dengang ofte var frontløbere i udviklingen. Bagdelen var, at ordningerne desværre blev udnyttet af spekulanter, der kun ville indkassere sparede skatte kroner fra godtroende og naive kommanditister.

Disse spekulanter har for længst forladt skibsfarterhvervet, og tilbage er kun de seriøse redere. Det må i dagens Danmark være muligt at skabe en tilfredsstillende anpartsfinansiering, som kan tiltrække den nødvendige kapital til fornyelse af coasterflåden.

Den danske coasterflåde er – og har altid været - et aktiv for Danmark, både når der er tale om valutaindtjening, og så sandelig også når der tales om arbejdspladser.

I stedet for blot passivt at stå og se på at coasterne forsvinder, må vi bede politikerne om en hurtig og seriøs handling og nej – der er ikke brug for mere papir og flotte rapporter. Der er brug for akut krisehjælp.

Som sagt, syntes jeg der var meget rigtigt i ovenstående. Men jeg syntes nu også beskrivelsen havde en del mangler. En ting var helt sikkert, det var økonomien, der var den store stygge ulv i hele coasterflådens elendighed. Økonomien, samt det faktum, at den eksisterende flåde af udtjente, ældre skibe, der ikke var i stand til at konkurrere med naboens moderne skibe, gjorde at coasterhvervet var godt på vej mod den endelige grundstødning.

Men selv for en grundstødt, burde der være hjælp at hente (her kunne jeg tale af egen erfaring, i mere end en forstand). Men det kræver en indsats fra den grundstødte selv, at komme flot igen. Gennem de snart mange år jeg selv havde sejlet i coasterfarten, var der ikke sket en skid for at ændre på strukturen i coasterbranchen. Man havde stædigt holdt krampagtigt fast i gamle arbejdsmønstre og normer, som andre steder for længst var historie. Det kunne til tider føles som tiden stod stille for coasterne, mens andre grene inden for søfartserhvervet fulgte med tidens udvikling.

Midt i al den snak om økonomi og finansiering, glemte man helt at tale om vi søfolk der sejlede med coasterne. Og vi søfolk selv, vi gav sjældent lyd fra os. Så, på en måde, var det vel en del selvforskyldt, at vi ikke rigtig var synlige. I de lidt større coastere, der sejlede i international fart, var der nu ikke så mange danske søfolk tilbage, som kunne give lyd fra sig. Men i de mindre coastere i nærfart, var størsteparten af søfolkene endnu danske, selv om meget tydede på også det snart var slut. Først inden for det sidste årti var man begyndt at interessere sig for arbejdsmiljø i coasterne. Noget mange redere ikke var særligt glade for, og en hel del af de ældre officerer ej heller. For begge parter i den kategori, syntes man at det var en unødigt indblanding i noget, der

havde fungeret udmærket i mange år. Hvis man tillod sig at prøve og ændre på denne vildfarelse, var man usolidarisk og provokerende.

I de senere år var det væltet ind med ny lovgivning, som for en stor dels vedkommende, var en ekstra opgave for skipper og styrmand. Men man ændrede ikke noget på bemandingsområdet inden for coasterfarten. Her havde man den samme bemandingsstruktur, som i de glade tressere i forrige århundrede.

Dengang byggede man mindre moderne coastere, med en bemanning bestående af en skipper, en styrmand, 2 – 3 ubefarne unge mennesker med mod på søfart. Man sejlede rundt i de Nordeuropæiske havne, hvor der var masser af last at hente. Arbejdstiden i havnene var humane 8 timer, så man havde en chance for at få en aften i havn engang imellem. Var man heldig at komme til en havn op til weekenden, var der ekstra frihed, for man arbejdede sjældent i weekenderne. Papirarbejdet for skipper og styrmand var minimalt. Og skulle der laves reparationsarbejde på f.eks. maskinen, kunne der også afses tid til dette, og hvis der var brug for det, som regel med hjælp fra et værksted i havnen.

I dag sejlede man rundt med nogle mindre coastere, som var moderne for 15 -20 år siden. Bemanningen bestod stadig af en skipper, en styrmand, 2 – 3 ubefarne skibsassistenter. De unge mennesker var for manges vedkomne nok interesseret i at sejle til søs, og havde ambitioner om at gøre karriere til søs. Men mulighederne for at komme videre i systemet var begrænset. Begrænsningen fremkom ved, at man i de mindre coastere ikke ansatte befarnede skibsassistenter, da de var for dyre at aflønne. Så, når den ubefarne skibsassistent havde sejlet sin tid, og derefter skulle videre i systemet, måtte det blive på større skibe. Derfor havde man også problemet med at skaffe unge mennesker til de mindre skibe.

Coasterne havde på denne måde, gennem tiden leveret mange unge mennesker til videre uddannelse i søfartserhvervet. Nu var problemet bare, at efter indførelsen af DIS, sejlede langt de fleste af de skibe, som tidligere var aftager af de unge mennesker, med udenlandske søfolk.

Og for skipper og styrmands vedkomne, var fornyelsen i deres arbejdsområde også til at overse. Der var kommet nogle ganske få fornyelser på det teknologiske område. Der var sket en gradvis forbedring af fridøgnordningerne, og udmønstringsperioderne var afkortet. Til gengæld var den reelle arbejdsbyrde ombord steget markant, ikke mindst på det administrative område. Havnene arbejde i langt de fleste tilfælde i døgndrift, så, hvor man tidligere kunne få et afbræk i form af en nat i havn, var det nu ud og ind den samme dag. Så der var sjældent tid til, at man kunne få et ordentligt og velfortjent hvil. Men coasterfolket brokkede sig ikke!

Jo, gu brokkede vi os. Vi brokkede sig bare ikke de rette steder. Og hvis vi endelig gjorde det, blev vi sjældent hørt. Brokkede vi os til vores faglige organisationer, hvis vi i det hele taget var organiseret, fik vi en sludder for en sladder i retning af. - Selvfølgelig er vi opmærksom på problemerne, vi har netop et udvalg som arbejder intenst på problemet. Men vi måtte jo forstå, nu havde organisationen jo også andre problemer at tage sig af, så tålmodighed venner, så ordner det hele sig!

Brokkede man sig til skibsrederen, var der flere variationer af svar. Den lidt økonomiske klemte reder, ville måske sige. - Jamen kære ven, selvfølgelig er det ikke godt, det er jeg skam den første

til at indse, men nu skal du bare se, hvis du bare giver den en ekstra skalle, så går det hele nok, tiderne er jo ikke jo ikke til forbedringer, men det bliver hurtigt meget bedre!

Den mere hovne og bedrevidende reder, ville måske sige. – Forbedringer??, hvad er det nu for nogle vilde tanker. Hvis du ikke er tilfreds med forholdene, så er det selvfølgelig kedeligt. Men som du ved, det er jo ikke ligefrem opgangstider, så vi må alle yde vores bidrag til at få tingene til at gå. Og, hvis du er af en anden mening, står det dig jo frit at søge andre græsgange!

Jo, tak for sangen Oskar, det var så det.

Så det var ikke bare en økonomisk trosse de mindre coastere havde brug for, for at komme af grunden. Det var i høj grad også nytænkning og omstrukturering af hele arbejdsgangen i coasterfarten, der var brug for. Og det troede jeg ikke rigtig på, man kunne opnå enighed om.

Og, selv om der blev skrevet side op og side ned, om hvor godt skibstransport var for miljøet, sikkerhedsmæssigt, osv. i forhold til transport på biler og bane, så skete der jo ikke noget. Og dog, der blev udført skibstransport med coastere på de danske havne. Og det endda med større godsmængde end tidligere. Havnene led ingen nød, når man så deres fremlagte årsregnskaber. Så behovet for transport af søvejen til danske destinationer, så ud til at være dækket rimeligt ind. Det var så bare ikke danske coastere, der besejlede havnene. Men derimod vores naboer fra de omkringliggende lande.

Man kunne så stille sig selv det spørgsmål, var Det blå Danmark i det hele taget interesseret i forsat at have dansk coasterfart?

Det gik jo udmærket med transporten af søvejen til Danmark, med udenlandsk tonnage. Var der i det hele taget fornuft i, at regeringen skulle træde til med økonomisk tiltag, som situationen var?

Var alt det skriveri der havde fundet sted de sidste år omkring coasterproblemet, ikke bare varm luft fra politikerne side? Luftkasteller, så coasterrederne ikke skulle føle sig helt forladte i deres nød. Det var svært at gennemskue, og kun fremtiden kunne vise det. De eneste der indtil videre havde fået noget fornuftigt ud af det, var de konsulenter der havde udfærdiget de mange rapporter. De havde tjent godt på dette arbejde.

Efter forgæves at have søgt hyre et stykke tid, fik jeg mulighed for at få et job på Det Danske Stålværk. Selv om jeg ikke havde mistet lysten til at sejle, og også forsat håbede at komme ud igen, var der ingen ide i at blive gående ledigt over længere tid. Jeg kendte jo også til arbejdet på stålværket, da jeg tidligere havde arbejdet der en kort periode. Derfor besluttede jeg at tage mod jobtilbuddet fra stålværket.

Den 2. oktober 2001, startede jeg som ståltekniker på elektrostålværket. Det var ikke helt det samme arbejde, jeg tidligere havde haft. Så der var lige nogle nye rutiner der skulle indlæres. Der var også nogle nye medarbejdere, man skulle lære at kende. Men det gik nu ret nemt at komme i gang igen. Arbejdet var på skiftehold, så der var nogle sammenhængende fridage mellem skiftene. Lønæssigt var det meget godt, så det så helt godt ud det hele. Jeg faldt rimelig hurtigt godt til i det nye arbejde. Det var selvfølgelig noget anderledes, end at sejle. Og jeg fulgte da også forsat med i hvad der skete indenfor søfarten, da jeg ikke helt havde opgivet at komme ud igen. Og det kunne også blive aktuelt inden for overskuelig fremtid.

I slutningen af maj måned 2002, blev det meddelt os, at stålværket trådte i betalingsstandsning. Der havde dog en tid forinden været rygter i gang om en lukning. Men det var hver gang blevet

afvist, selv om man havde indrømmet visse vanskeligheder. Beslutningen om en betalingsstandsning, gjorde jo fremtiden temmelig usikker for værkets fortsatte drift. Der blev arbejdet ihærdigt for at finde en køber til stålværker, inden en egentlig lukning ville blive aktuel. Arbejdet fortsatte endnu en tid, dog med nedsat styrke. Til tider mødte vi bare op, for at finde ud af der ikke skulle produceres noget. Så blev vi sat til alt muligt rengøringsarbejde. Det var ikke så spændende en tid.

Først den 28. juni, blev det sidste arbejdsdag. Mit hold sluttede kl. 06:00, og fik besked på at vi skulle aflevere nøgler og arbejdstøj den 1. juli. Da ville vi have modtaget vores fyreseddel, og skulle stille på SID's kontor samme dag. Så var det slut med at arbejde på Det Danske Stålværk for mit vedkommende. Rygterne ville vide, at man lå i forhandlinger med en køber af værket, men det var bare rygter. Lukningen af stålværket var selvfølgelig noget der kunne mærkes i hele byen. Med sine ca. 20.000 indbyggere, var Frederiksværk meget afhængig af de arbejdspladser man havde på stålværket. Her arbejdede ca. 1100 mennesker, og andre ca. 400 arbejdede for værkets underleverandører. Så, selv om sommeren viste sig fra sin smukkeste side, var det svært at nyde det gode vejr.

Fra SID fik vi en god behandling. Herfra blev vi informeret omkring muligheder for at komme på kursus, når vores opsigelse udløb. Vi fik ordnet papirer til Lønmodtagernes Garantifond, som skulle stå for udbetaling af erstatningsløn i opsigelsesperioden. Vi fik ordnet papirerne til brug for arbejdsformidlingen, og hvad hver enkelt ellers havde brug for. Jeg havde dog lidt problemer med at blive overført til navigatørforeningen igen. Man havde ikke lige fra SID's side, tænkt sig at give slip på et medlem lige med det samme. Men det lykkedes nu efter nogen tid.

Mens jeg havde arbejdet på stålværket, havde jeg fulgt med i hvad der rørte sig inden for søfarten, og selvfølgelig, specielt coasterområdet. For småskibsfarten var der ikke sket det helt store. Her ventede man forsat på, at politikerne ville træde til med en hjælpepakke. Selv om der var kommet en ny regering til i efteråret 2001, var der ikke meget der tydede på, at det havde hjulpet noget. Det mest synlige på området var, at flere småskibsredere simpelthen drejede nøglen, og lukkede bixen. Nogle valgte at flage deres skibe ud til fremmede flag, i håb om at overleve på denne måde. Andre gik konkurs og stoppede betalingen til besætningen, altså, simpelthen lod skibet ligge hvor det nu var endt. Så kunne besætningerne selv prøve at redde deres tilgodehavende hjem fra konkursboet. Det var en sørgelig udvikling, som bestemt ikke gavtede erhvervets omdømme.

Lukningen af stålværket i Frederiksværk, gjorde også en del af de mindre coastere arbejdsløse. Der havde i gennem hele værkets virke, fra slutningen af 1940, og frem til lukningen i 2002, været en ikke ubetydelig sejlads på stålværkshavnen. Der blev sejlet skrot ind til smeltning og forarbejdning til stålprodukter. Når coasterne havde losset deres last af skrot, skulle de færdige produkter lastes og distribueres rundt til nordeuropæiske destinationer. Enkelte større coastere lastede også stål til oversøiske destinationer. For en hel del af de mindre coastere, havde "skrotsejladsen" været hele deres levevej. Nogle af "skrotsejlerne" kunne forsætte med at sejle skrot, nu bare ikke til og fra Frederiksværk. Andre tog kampen op på det frie fragtmarked. Andre måtte dreje nøglen og lukke, da skibene ikke kunne konkurrere i fri fart.

Men også andre ting gjorde udslag for hele skibsfarten. Ikke mindst det forfærdelige terrorangreb på USA den 11. september 2001, ville få stor betydning for skibsfarten fremover i form af øgede sikkerhedsforanstaltninger, og betydelig mere overvågning af den globale skibsfart.

Og der var helt sikker grund til at tage terrortruslen mod skibsfarten alvorligt. Knap et år før 11. september 2001 angrebet, havde Al-Qaeda vist hvad de var i stand til. Den 12. oktober 2000, blev den amerikanske destroyer U.S.S. Cole udsat for et selvmordsangreb i Aden havn, i Yemen, hvor skibet havde ankret for at bunkre. Angreb blev udført ved, at en lille gummibåd fyldt med sprængstof blev sejlet ind i siden på destroyeren. 17 besætningsmedlemmer blev dræbt, og yderligere 39 såret, ved dette angreb. Angrebet fik ikke den helt store opmærksomhed i medierne, måske fordi det var et militært angrebsmål. Men det viste helt klart, at Al-Qaeda var i stand til også, at skabe utryghed inden for søfartskredse.

Men ikke kun terrortruslen satte sit præg på skibsfarten. Også den fortsatte trussel fra piratoverfald forskellige steder rundt om i verdenen, gjorde, at man tænkte mere over sin egen situation som sømand, end tidligere.

Den 28. februar 2002, blev coasteren **Hornestrand** udsat for piratangreb ud for Guineas kyst i Vestafrika. Skibet var på rejse til Dakar i Senegal, og var ca. 50 sømil fra kysten, da det blev angrebet af en motordrevet kano. Skibet foretog undvigemanøvre og sejlede med fuld fart. Efter at have forfulgt skibet ca. en halv time opgav piraterne deres forehavende og forsvandt. Under angrebet blev skibet beskudt med håndvåben, og svarede igen med skud fra en signalpistol. Heldigvis blev ingen besætningsmedlemmer ramt af skuddene, men skibet blev ramt af adskillige kugler. Vestafrika var et udsat område for pirateri.

Ifølge Piracy Reporting Centret i Kuala Lumpur blev der 2001 registreret 73 tilfælde af pirateri i området. Det var nu sjældent der skete angreb så langt til søs, som i dette tilfælde. De fleste angreb i Vestafrika, skete i området omkring Nigeria. Den maritime kriminalitet havde dog ændret karakter de senere år.

The International Chamber of Commerce (ICC) (international sammenslutning som repræsenterer virksomheder af alle størrelser og alle brancher, og som arbejder bl.a. med problemstillinger om forebyggelse af kriminalitet), og har bl.a. Danmarks Rederiforening og flere rederier, som medlem.

ICC står også bag Piracy Reporting Centret i Kuala Lumpur, og udgiver en årlig rapport om pirateri. Deres rapport fra 2001, viser at piratoverfald på skibe i år 2001 var faldet med 27 % i forhold til år 2000, eller i alt 335 overfald i 2001, mod 469 i 2000. Til gengæld var skibskapringer fordoblet i samme tidsrum, fra 8 til 16.

Af de 335 piratoverfald i 2001, blev de 91 begået i Indonesisk farvand. Dermed betragtede man forsat Malaccastrædet mellem Malaysia og Sumatra, som verdens mest pirataktive farvand. Og, det selv om, det Indonesiske militær oplyste, at der i alt er indsat 26 skibe og 10 fly til patruljering og overvågning af de Indonesiske farvande. Denne øgede indsats omkring patruljering i farvandet omkring Malaccastrædet viste også, at det havde en gavnlig virkning. I 2000 var der 75 overfald i Malaysiske farvande. Efter myndighedernes effektivisering af overvågningen, var der i 2001 "kun" 17 overfald. Der blev, efter sigende, arbejdet ihærdigt på at bekæmpe piratuvæsnen på internationalt basis, og mange delegationer og seminarer blev afholdt i den forbindelse. Fra dansk side havde man bidraget med økonomisk hjælp til at få delegationerne frem til seminarerne. Fra IMO (FN's Internationale Søfartsorganisation), havde man haft repræsentanter ude i de berørte

områder, for at klarlægge problemerne med blandt andet bekæmpelsen af piraterne. Det havde bl.a. betydet, at der var skabt en god kontakt til myndighederne i de berørte lande. Og dermed sat fokus på problemerne.

Alt dette virkede på mig, som om en temmelig langsommelig arbejdsproces. Og ikke mindst, noget man på internationalt plan havde arbejdet med i en årrække efterhånden, og ikke kommet synderligt videre med. Derfor var der kun en ting at gøre som sømand i disse områder. Det var at være ekstra opmærksom, og indrette sig efter forholdene. Holde sig godt underrettet om udviklingen, og følge de forhåndenværende forholdsregler. Og så ellers håbe på man ikke kom i berøring med piraterne.

En anden sag havde fanget min interesse mens jeg havde arbejdet i land. Det var sagen om **Thor Emilie's** tragiske forlis i februar 2000. Her vil jeg beskrive hele denne sags lange forløb.

Thor Emilie's forlis – 2000/2006

Thor Emilie's tragiske forlis i Middelhavet den 17. februar 2000, blev et forlis som jeg fulgte med interesse af flere grunde. Dels var det fra starten et mystisk og uforklarligt forlis, som ikke burde kunne finde sted. Dels blev det, da forklaringen på hvad der forårsagede forliset, en ubehagelig sag, som kom til at strække sig over en årrække. Og som, da der endelig blev sat punktum for sagen, viste hvor urørlig store multinationale og kapitalstærke koncerner er, i forhold til ansvarlighed og erstatningspligt. Eller rettere sagt, mangel på samme. Jeg har ingen personlig relation til hverken skibet eller rederiet, men fulgte udelukkende sagen af faglig interesse. Jeg vil her beskrive hele det lange forløb af sagen omkring forliset, da jeg syntes, det i høj grad er en sag der har hjemme i en beretning om dansk coasterfart.

Dagen, da **Thor Emilie** forliste, var jeg skipper på et andet skib, **Peder Most**, og vi befandt os i farvandet nord for De Kanariske Øer. Vi fik et nødopkald på vores DSC (som er en del af vores radioudstyr, hvorpå vi modtager nødopkald og sikkerhedsmeddelelser). Dette opkald kom som et relay opkald fra en kyststation, og opgav kun en meddelelse om et skib i nød på en position i Middelhavet. Meddelelsen indeholdt også et SMI. Nr. (som er et nummer, en slags telefon nr. alle skibe har). Ud fra nummeret kunne jeg se det drejede sig om et dansk skib, og slog derfor skibsnavnet op, og konstaterede at det drejede sig om **Thor Emilie**. Da vi jo var langt fra positionen, og derfor ikke kunne hjælpe, forsatte vi vores rejse.

Dagen efter kom der over den danske søfartspresse meddelelse om, at **Thor Emilie** var forlist, og kun en overlevende var fundet, nemlig skibets kaptajn. Den resterende besætning på 6 mand, fem fillipinere og en dansk maskinmester, savnes stadig. Det sidste vi fik at vide over søfartspresen var, at skibet var forlist på grund af en kraftig eksplosion, og man forventede ikke at finde de savnede søfolk i live.

Ombord på **Peder Most** talte vi meget om dette mystiske forlis. Da vi havde fundet ud af navnet på det forliste skib, mente vores maskinmester, at han kendte den overlevende kaptajn. Det fik han bekræftet få dage efter. Da ringede maskinmesteren til sin kone, og fik her bekræftet sin formodning. Den overlevende kaptajn, Torben Matz, havde været skipper på **Peder Most** i en årrække, og han og vores maskinmesteren kendte hinanden særdeles godt. Faktisk var Torben Matz holdt op ombord på **Peder Most** kun et par måneder før det tragiske forlis. Vores maskinmester var en del berørt af forliset, på grund af hans bekendtskab med kaptajnen. Og derfor blev forliset også diskuteret en hel del ombord hos os.

Under hele sagens lange forløb, blev der skrevet mange avisartikler, tv var inde over, og sagen blev endevendt på alle leder og kanter i de forskellige medier.

Thor Emilie forliste i Middelhavet, syd for øen Ibiza, hvor skibet var på rejse fra Dunkerque i Frankrig, til Porto Vesme på Sardinien. Lasten bestod af ca. 2000 tons Oxyd Zink Ore i bulk. Forliset sket ved en kraftig eksplosion, og **Thor Emilie** sank omgående. Af den syv mands store besætning, overlevede kun kaptajn T. Matz. De seks andre besætningsmedlemmer, 5 filippinske og en dansk sømand omkom. Selv om en eftersøgning hurtigt blev iværksat, lykkedes det ikke at finde spor af hverken skib, eller de omkomne besætningsmedlemmer. De omkomne besætningsmedlemmer

havde, da eksplosionen indtraf været beskæftiget med dagligt arbejde rundt omkring på skibet. Styrmanden, som havde frivagt, sov formodentligt i sin kahyt.

Kaptajnen, som kort tid før eksplosionen, et øjeblik var gået fra broen til sin kahyt, nåede at komme ud på båddækket. Herefter blev han trukket med skibet ned. Det lykkedes ham at kæmpe sig op til overfladen. Her fik han øje på en af skibets redningsflåder, som i samme øjeblik blev pustet op af den automatiske udløser. Det lykkedes kaptajnen at svømme hen til flåden, og kravle ombord. Forliset blev registeret i SOK (Søværnets Operative Kommando), da der, når et skib synker, automatisk udløses en flydende nødradiosender, (EPIRP) der sender skibets position via satellit til SOK. Via SOK, som udsender et varsel til søredningstjenesten i de lande hvor forliset er sket, blev der iværksat en eftersøgning i området.

Kaptajnen blev, efter ca. 8 timers ophold i redningsflåden, samlet op af et Italiens skib som deltog i eftersøgningen. Herfra kunne han kontakte sit rederi, og give den første melding om hvad der var hændt. Han fulgte med skibet, som havde bjærget ham, til Piræus i Grækenland, hvor han blev sat i land den 21. februar.

Ifølge de første efterretninger der kom frem formodede man, at forliset skyldtes en eksplosion i maskinrummet. Det var, ifølge medierne, også kaptajnens vurdering.

I midten af marts 2000, blev der afholdt søforklaring i Svendborg. Her kom det frem, at skibets last ikke bestod af Zink-Ore, men derimod Zinc-Skimmings, som er et andet og, under visse omstændigheder, farligt produkt, hvorimod Zink-Ore er ganske harmløs. Zinc-skimmings er klassificeret som farligt gods, og kræver et specielt certificeret skib, som er udstyret til at fragte den form for gods. Det var **Thor Emilie** ikke.

Efter søforklaringen blev det ligeledes konkluderet, at eksplosionen der forårsagede forliset, ikke skyldes en eksplosion i skibets maskinenrum. Men derimod en eksplosion i lastrummet, formodentligt være forårsaget af lastens afgivelse af brint, eller knaldgas.

Spørgsmålet var nu, hvad var årsagen til at skibet havde lastet det omtalte produkt Zinc-Skimmings, i stedet for som først antaget, Zink-Ore?

Rederiet T&C i Svendborg, som disponerede **Thor Emilie**, valgte at afvente Søfartsstyrelsens Opklaringsenheds rapport om forliset, inden man tog stilling til hvad man ville oplyse til pressen. Derfor offentliggjorde pressen sine egne gisninger, og benyttede samtidig chancen til at gøre offentligheden opmærksom på, at skibet året forinden havde foretaget en våbentransport (som pressen fejlagtigt betegnede som våbensmugling). Personligt syntes jeg det var ganske usmageligt at blande de to ting sammen, som situationen var. Men det mente medierne altså ikke.

Medierne havde også beskrevet **Thor Emilie**, som værende i dårligt og uforsvarligt stand. Rederiet valgte, for at undgå mytedannelser, at informere medierne og hermed offentligheden, om de faktiske omstændigheder, via en pressemeddelelse den 27. juni 2000.

I denne pressemeddelelse redegjorde rederiet for de misinformationer, som medierne havde lagt for dagen.

Ang. skibets påstået dårlige og uforsvarlige stand, kunne rederiet henvise til at der ikke var noget udestående med skibets klassifikationsselskab, eller f.eks. ugyldige certifikater. Skibet var i 1997 blevet indflaget under dansk flag i DIS, og havde i den forbindelse gennemgået en større istandsættelse. Mediernes påstand var udokumenteret, og ukorrekte.

Ang. sejladsen med kampvogne fra Polen til Sudan i 1999, redegjorde rederiet om de faktiske omstændigheder. Det var korrekt, at denne last var i strid med Europarådets embargo mod Sudan. Rederiet erkendte, at de ikke havde været opmærksomme på eksistensen af denne embargo. Her var der helt klart tale om en fejl fra rederiets side, hvilket de også selv indså. Efter min mening, kunne det absolut ikke betegnes som våbensmugling, som medierne fremstillede det. Rederiet er mig bekendt ikke efterfølgende blevet idømt nogen straf for denne fejl.

I pressemeddelelsen fremlagde rederiet også de faktiske omstændigheder omkring lastningen af den last, der førte til **Thor Emilies** tragiske forlis. Efter at have læst denne detaljeret fremstilling af korrespondancen, både op til lastningen, under lastningen og skibets afsejling, kunne jeg, som erfaren skibsfører, kun sige, at både rederiet T&C og kaptajnen på **Thor Emilie**, helt klart var blevet vildledt med hensyn til lastens faktuelle beskaffenhed.

Under hele forhandlingsforløbet med rederiet op til den afsluttende aftale om lasten, blev denne betegnet som Oxyde Zink-Ore. Skibets franske agent havde, forinden lastningen blev påbegyndt, skriftligt forsikret rederiet, at lasten af Oxyde Zink-Ore ikke var IMDG kodet last, eller farligt last.

IMDG koden (International Maritime Dangerous Code) fastsætter krav til emballering, mærkning og stuvning af farligt gods. Ved skibets ankomst til Dunkerque afgav kaptajnen NOR (Notice of Rediness), et standardbrev hvor skibet bekræfter overfor agenten, at det er rede til at laste/losse. I dette NOR, beskriver kaptajnen lasten navn som Oxyde Zink-Ore. Agenten modtager, og stempler NOR uden bemærkninger.

Under lastningen, var der en periode med kraftig regn. Da blev lastningen indstillet, og lugerne lukket. Kaptajnen ville sikre sig, at lasten ikke blev våd og evt. kunne udskille giftige dampe. Han modtog i den forbindelse et brev fra afskiberen, som klargjorde, at lasten havde været oplagret så længe i det fri, at risikoen for afgivelse af giftige dampe ved kontakt med vand, ikke længere var tilstede.

Kort tid inden afsejlingen, underskrev kaptajnen B/L (Bill of Lading, som er skibets kvittering for modtagelse af lasten ombord). Kaptajnen påførte en remarks på B/L, da der var fundet træ og plastikstumper i ladningen. Dette var en hel almindelig praksis. Kaptajnen observerede ikke, at navnet på ladningen nu ikke længere var Oxyde Zink-Ore, men var ændret til Skimming Zink. Efter at Thor Emilie var afsejlet fra Dunkerque, sendte skibets agent et afgangstelex til rederi, med oplysninger om afgangstidspunktet og andre relevante oplysninger. I denne telex skrev agenten bl.a. – total loadet as per B/L placed onboard / 2 033 665 kos of Skimming Zink (total last ombord 2.033,665 kg. Skimming Zink). Hverken kaptajnen ombord på **Thor Emilie**, som underskriver B/L, eller personalet på T&C's rederikontor, som modtager afgangstelexen fra agenten, bemærker at navnet for lasten på disse to dokumenter er ændret. Ifølge rederiets pressemeddelelse, afleverede agenten i Dunkerque et tolldokument til de lokale myndigheder. Heri angives lasten igen til at bestå af Oxyde Zink in bulk.

Som jeg skrev tidligere, var det min helt klare mening, at både rederiet og kaptajnen var blevet vildledt med hensyn til lastens faktiske beskaffenhed. Hvis et skib skal fragte en last af farligt gods, skal der, udover at skibet skal være godkendt til at sejle med farligt gods og have de fornødne certifikater, også foreligge et komplet sæt relevante datablade og specifikationer på den pågældende last. Det er afskiberens ubetingede pligt at informere rederi og agenter om alle

specifikke informationer omkring en last af farligt gods. Herudfra kan rederiet afgøre, om deres skib er egnet til den pågældende last, og ikke mindst, er udrustet til dette. Alle disse informationer skal videregives til skibets kaptajn, som kan planlægge lastningen derefter. Ombord på skibene findes der opslagsværker, som f.eks. IDMG koden, som er lovpligtig, IMO's Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes og andre bøger omkring lastningsprocedurer. Disse opslagsværker er kaptajn/styrmands manualer, som benyttes hvis man er i tvivl om hvordan en last skal behandles.

Også folketinget viste interesse for forliset. Den 23. juni 2000, rettede Søren Søndergaard (Enhedslisten), forespørgsel til Justitsministeren om - denne ville forholde sig til ønsket om, at der gennemføres en politimæssig undersøgelse af **Thor Emilie's** forlis, herunder ønsket om gennemførelsen af en "wreck-search" af vraget, f.eks. ved hjælp af ROV (Remote Operated Vessel)?

Hertil svarede Justitsminister Frank Jensen, at Justitsministeriet havde til brug for besvarelse af spørgsmålet, indhentet en udtalelse fra Politimesteren i Svendborg. Af dennes oplysninger fremgik det bl.a., at efterforskningen i sagen var overdraget til kriminalpolitiet. Kriminalpolitikets sagsbehandler havde efterfølgende haft løbende kontakt med Søfartsstyrelsen ang. sagen.

På spørgsmålet om undersøgelse af vraget, udtalte ministeren, at før Søfartsstyrelsens udtalelser om sagen, fandt han ikke anledning til at tage stilling til, om der kunne være efterforskningsmæssig nytteværdi i en undersøgelse af vraget, der efter hvad ministeren havde fået oplyst lå på i hvert fald 3 kilometers dybde.

Så alle afventede Søfartsstyrelsens Opklaringsenheds rapport. Den blev noget forsinket, med den 29. januar 2001, blev den offentliggjort.

Opklaringsenhedens rapport, bekræfter indholdet af den pressemeddelelse, som rederiet T&C tidligere, i juni 2000, havde udsendt. Opklaringsenhedens rapport var selvfølgelig mere uddybende og fyldestgørende. Efterfølgende er citerede uddrag direkte fra Opklaringsenhedens rapport:

*Opklaringsenhedens foreløbige konklusion var, at **Thor Emilie's** forlis skyldes en voldsom eksplosion i skibets lastrum forårsaget af, at lasten af Zinc Skimmings, over en periode på ca. 8 døgn, havde udviklet så meget brint, at denne i forbindelse med luftens ilt havde dannet en meget eksplosiv atmosfære, som blev antændt i forbindelse med brug af gnistdannende værktøj ved vedligeholdelsesarbejde på dækket.*

At denne konklusion blev betegnet som foreløbig, beror på, at det ikke havde været muligt for Opklaringsenheden, at få dokumentation for de seneste analyser fra to laboratorier. Derfor skulle konklusion betragtes som foreløbig, og kunne blive ændret, eller bekræftet som endelig konklusion, når disse sidste analyser forelå.

Det var endvidere Opklaringsenhedens opfattelse, at det havde været afgørende medvirkende til forliset, at charteraftalen blev indgået på et forkert grundlag, idet afskiberen af lasten, firmaet Glencore i Svejs, som sagen forelå oplyst for Opklaringsenheden, opgav en forkert betegnelse for lasten til mæglerfirmaet Polyship i Marseille.

Det er Opklaringsenhedens opfattelse,

At forliset skete ekstremt hurtigt på grund af en kraftig eksplosion/detonation i skibets lastrum.

At skibsføreren, med den af ham opfattede viden om lastens egenskaber, ikke havde baggrund for at forudse, at der kunne opstå en eksplosiv atmosfære i lastrummet under rejsen, samt at skibsføreren, da eksplosionen var indtruffet, ikke havde nogen mulighed for at iværksætte effektive tiltag for eftersøgning og redning af de øvrige besætningsmedlemmer.

Det er endvidere Opklaringsenhedens opfattelse,

At mæglerfirmaet Polyship i Marseille ikke fra afskiberen, firmaet Glencore i Svejts, fik oplysning om lasten rigtige betegnelse og dens UN-nummer før eller under charterforhandlingerne med rederiets befragter.

At skibsføreren, ved ikke at bemærke, at lasten på erklæringen, som han modtog den 8. februar, og på de endelige ladningspapirer, som han modtog og underskrev inden afsejling, var angivet som Zinc Skimmings, afskar sig fra at afbryde lastningen og få skibet udlosset.

*At skibsføreren ikke på noget tidspunkt inden eller efter afsejlingen fra Dunkerque på ordentlig, sikker og forsvarlig måde blev oplyst om lastens betegnelse og farlige karakter, samt at skibet, som skib, dets udstyr samt besætning og med hensyn til lastens stuvning, var sødygtig ved afsejling fra Dunkerque den 9. februar, såfremt skibets last havde været ufarlig og ikke en farlig last, som **THOR EMILIE**, hverken konstruktionsmæssigt eller udstyrmæssigt, opfyldte kravene for at måtte transportere.*

Det er også Opklaringsenhedens opfattelse,

*At forhandlingerne mellem skibsmægleren og rederiets befragter kunne være blevet afbrudt, såfremt rederiets befragter havde fastholdt at modtage en reel dokumentation for, at lasten ikke var farlig, at rederiets befragter, ved ikke at bemærke, at lasten på de endelige ladningspapirer, som han modtog ca. 2 time efter **THOR EMILIE's** afsejling, var angivet som Zinc Skimmings, har afskåret sig fra at orientere skibsføreren herom og fra at afbryde den påbegyndte rejse.*

Opklaringsenheden anbefaler rederiet, at det i sit ISM – system indfører en procedure, som sikrer, at rederiets befragtere, i forbindelse med indgåelse af en charteraftale, modtager behørig dokumentation for den last, som befragteren byder på, herunder en positiv tilkendegivelse af, om lasten har et UN-nummer eller ej, og i givet fald hvilket UN-nummer.

Opklaringsenheden anbefaler endvidere rederiet, at dets befragtere gennemfører et anerkendt farligt gods kursus.

Som det fremgik af Opklaringsenhedens rapport, var der begået fejl af både rederiet T&C befragter, og **Thor Emilie's** kaptajn, ved at de ikke havde bemærket det famøse navnskifte på lasten. For kaptajnens vedkommende, da han under lastningen modtog en erklæring lydende på, at der ikke var nogen risiko for at lasten af Zinc Skimmings ville afgive giftige dampe, selv om den blev våd af regn. Det var første gang det fremgik, at lasten var Zinc Skimmings. Men kaptajnen hæftede sig ikke ved det ændrede navn. Igen ved underskrivning af B/L, da skibet skulle afgå fra Dunkerque, fremkom navnet Zinc Skimmings. For befragterens vedkommende, da han modtog skibets afgangstelex fra agenten i Dunkerque.

Med min egen erfaring omkring omgang med skibsdokumenter, som f.eks. omtalte B/L, kan jeg kun sige, at som omstændighederne var med hensyn til papirgangen i hele forløbet omkring **Thor Emilie's** lastning, kunne jeg selv have overset det famøse navnskifte på lasten. Det var ikke

ualmindeligt, at betegnelsen for en last ikke havde nøjagtig samme ordlyd for navngivningen af lasten på de forskellige former for dokumenter. Bl.a. var det ofte tilfældet, at navnet skiftede ved brug af forskellige sprog. Og hvis man ikke ligefrem havde begrundet mistanke om, at der var noget der ikke stemte, ville man som regel ikke gøre indsigelse. Under hele forløbet med lastningen, var der jo netop fra kaptajnens side gjort flere forsøg på at indhente yderlig oplysning på lasten. Men han havde hver gang fået at vide, at lasten var ufarlig. Det undskylder selvfølgelig ikke det faktum, at han ikke var opmærksom på, at navnet var blevet ændret.

Der var i Opklaringsenhedens rapport flere ting der indikerede, at lastens oprindelige navn – Zinc Skimmings – var kendt af afskiberen, det svejtsiske firma Glencore. Lasten blev solgt til Glencore af fabrikken Metaleurope. I salgskontrakten mellem de to firmaer, var lasten opgivet som "App. 1500 – 2000 metric tons of Zinc Skimmings".

Endvidere var der anført "The Zinc Skimmings shall at time of loading into the carrying vessel be suitable and safe for loading, overseas shipment and discharge in accordance with IMO Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes, shall not be in frozen condition, and shall be free from foreign material. (kort sagt, skal lasten ved oversøisk transport, altid lastes/losses i overensstemmelse med IMO's bulk kode).

Det fremgik af rapporten, at Metaleurope den 7. februar, altså mens Thor Emilie lastede, havde sendt en fax til stevedorefirmaet, som forstod lastningen afskibet, med Material Safety Data Sheet over Zinc Skimmings. Denne fax var angiveligt sendt til videregivelse til kaptajnen, men denne havde forklaret, at han aldrig modtog den. En kopi af denne fax blev efter forliset fundet af agenten, på stevedorefirmaets kontor. Opklaringsenheden henvendte sig skriftlig til stevedorefirmaet og udbad sig en evt. bekræftelse og dokumentation for at papiret var blevet udleveret til kaptajnen. Denne henvendelse blev aldrig besvaret.

I dette Data Sheet var, som produktnavn angivet "Galvanizer Fines" med synonymet "Zinc Skimmings, Ball Mill Ash". Dette bekræftede hvad jeg tidligere har skrevet, at samme produkt ofte kan have flere forskellige navne.

Opklaringsenheden sagde bl.a. om lastningen i Dunkerque:
*Det er Opklaringsenhedens opfattelse, at skibsføreren over for agenten, og inden lastningen blev påbegyndt, burde have insisteret på at få udleveret den dokumentation for lasten, som afskiberen er forpligtet til at afgive i henhold til SOLAS, Chapter VI, Part A, Regulation 2.
 Opklaringsenheden mener ikke, at den erklæring, som skibsføreren modtog den 8. februar, kan anses for en sådan dokumentation. Denne erklæring blev sandsynligvis afgivet som en forsikring til skibsføreren om, at det var uden risiko at laste i regnvejr.
 Opklaringsenheden er endvidere af den opfattelse, at såfremt skibsføreren havde bemærket, at lasten i erklæringen fra den 8. februar samt på BL, som han modtog den 9. februar før afsejling, var blevet ændret til Zinc Skimmings, ville der have været mulighed at afbryde **THOR EMILIE'S** transport af denne last.*

Såfremt skibsføreren havde bemærket den ændrede ladningsbetegnelse, ville en naturlig følge heraf have været, at skibsføreren havde anmodet agenten om en forklaring, havde kontaktet rederiets befragter, samt havde foretaget et fornyet opslag i IMDG Koden og herved konstateret de særlige forhold om dette stof.

Medierne fulgte sagen om Thor Emilie's forlis tæt, efter at Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed havde offentliggjort deres rapport. Ikke mindst de fynske aviser.

Frygter, hovedmænd går fri – var en overskrift i Fyens.dk, den 23. februar 2001. I artiklen kunne man læse, at rederidirektør i rederiet T&C, Per Nykjær Jensen, ventede at der rejses straffelovssigtelser mod Thor Emilie's kaptajn, samt rederiets befragter. Per Nykjær Jensen erkendte forsømmelighed hos kaptajnen og rederiets befragter, men var frustreret over, at den multinationale koncern Glencore i Svejts tilsyneladende ikke ville blive retsforfulgt.

Ifølge avisen, var Glencore en gigant. Den Schweiziske, privatejede koncern, hørte til verdens stærkeste zinkkoncerner. Glencore ejede miner i Fjernøsten, og den samlede omsætning i 1999 beløb sig til 35 milliarder US-dollars, ifølge koncernens egen hjemmeside.

Direktør Per Nykjær Jensen, udtalte til avisen. – *Jeg ser en risiko for, at myndighederne lader de store syndere gå fri og koncentrerer sig om det lille Svendborg-rederi.* Han udtalte ligeledes, - *Hvis nogen bevist har kaldt et farligt stof for ufarligt, så tangerer det manddrab.*

Vicepolitimester Klaus Holten, Svendborg, bekræftede, at hans juridiske rækkevidde indskrænkede sig til Danmark.

- *Det er op til de enkelte landes anklagemyndigheder at beslutte, om man vil rejse tiltale,* udtalte vicepolitimesteren.

Ifølge avisen, havde Søfartsstyrelsens juridiske kontor kendskab til, at et fransk undersøgelsesarbejde fandt sted i forbindelse med Thor Emilie's forlis. Om der i Schweiz var overvejelser angående sigtelser mod Glencore-koncernen, vides ikke.

- *Men vi har mulighed for at sende retsanmodning til de forskellige lande, og bed dem tage en sag op,* udtalte kontorchef Frank Bjerg Mortensen, Søfartsstyrelsens juridiske kontor. Og det vil utvivlsomt ske i forbindelse med Glencore-koncernen, som så risikerer, at de schweiziske myndigheder rejser sigtelse efter søfarts-lovgivningen, samt straffelovs-sigtelser i forbindelse med bestemmelsen om "uagtsomt manddrab". Men det er altså op til de schweiziske myndigheder at vurdere.

Den 7. januar 2002, skrev Ritzaus Bureau, at rederiet T&C i Svendborg var blevet tiltalt i sagen om **Thor Emilie's** forlis. Det oplyste konstitueret politimester Klaus Holten Kristensen, Svendborg politi. Samtidig havde anklagemyndigheden besluttet at opgive sagen mod rederiets administrerende direktør, en befragter, samt kaptajnen på skibet. Anklagen mod rederiet drejede sig om overtrædelse af lov om sikkerhed til søs, idet dokumenterne om lasten ikke blev kontrolleret tilstrækkeligt grundigt.

Den 6. februar 2002, skrev Ritzaus Bureau i en artikel, at det kun blev rederiet T&C i Svendborg og ikke enkeltpersoner, der ville blive retsforfulgt i forbindelse med forliset. Det havde statsadvokaten for Fyn besluttet.

I første omgang vurderede politimesteren i Svendborg, at kun rederiet skulle tiltales. Den afgørelse var SID ikke tilfreds med, og klagede derfor til statsadvokaten. Men denne var enig med politimesteren.

Midt i marts 2003, tog sagen en ny vending. En fransk retsundersøgelsesrapport kom frem med en overraskende konklusion, baseret på en teknisk retsundersøgelse i Frankrig omkring forliset. Jeg havde ikke selv lejlighed til at læse denne retsundersøgelsesrapport, og kan derfor kun referer til mediernes beskrivelse af indholdet af rapporten.

Denne rapport konkluderede, at **Thor Emilie's** last slet ikke var årsag til eksplosionen, som forårsagede forliset. Rapporten ændrede unægtelig den hidtidige opfattelse af hændelsesforløbet bag forliset. Den skabte også tvivl om grundlaget, for fremtidige planlagte retsforløb om placeringen af et ansvar for forliset.

Ingen i Danmark havde hidtil tvivlet på Søfartsstyrelsens Opklaringsenheds rapporters konklusion om, at forliset skyldes en eksplosion forårsaget af skibets last af stoffet Zinc Skimmings, som i forbindelse med fugt, havde udviklet sprængfarlige brintforekomster.

Den franske undersøgelse baserede sin efterforskning på bl.a. på en række undersøgelser af lastprøver fra Thor Emilie's last. Prøver som var blevet opbevaret i den franske virksomhed Metaleurope (Firmaet Metaleurope var sælger af lasten til afskiberen Glencore).

Denne nye vending i sagen, syntes jeg var baseret på et meget spinkelt grundlag. Efter hvad der kunne læses i aviserne, var det ikke alene et meget spinkelt grundlag, men i et enkelt tilfælde, også et forbavsende uvidende grundlag.

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed var da også stærk uenig med konklusionen fra den franske undersøgelse.

Opklaringsenheden afsluttede deres undersøgelser i begyndelsen af maj måned 2003. I den forbindelse blev en supplerende udtalelse fra Opklaringsenheden offentliggjort.

Her følger uddrag af denne supplerende rapport:

Grunden til, at den første rapport fra 2001 kun skulle betragtes som foreløbig var, at Opklaringsenheden ikke på daværende tidspunkt ikke havde adgang til de laboratorieanalyser af prøver fra lasten, som blev foretaget i forbindelse med en voldgiftssag mellem afskiberen Glencore, og rederiet i anledning af forliset.

Disse laboratorieanalyser forelå nu for Opklaringsenheden, og eksperter for begge de to parter i voldgiftssagen konkluderede, at Thor Emilie's last udviklede brint ved reaktion med vand. Eksperterne var også enige om, at en række forhold indikerede en højere brintudviklingshastighed i lasten, end den som blev målt ved laborieforsøgene.

Den franske ekspertundersøgelse (retsundersøgelsesrapporten, som omtalt tidligere) som havde foregået sideløbende men voldgiftssagen, bekræftede i det væsentligste hændelsesforløbet vedrørende chartringen af skibet, som beskrevet i Opklaringsenhedens søulykkesrapport fra 2001.

Den konstaterede således, at der var tale om Zinc Skimmings omfattet af IMO-bestemmelserne om farligt last.

At skibet ikke var egnet til at transportere en sådan last, samt at afskiberen Glencore havde holdt lastens beskaffenhed skjult for rederiet, og den medvirkende mægler.

Den franske ekspertundersøgelse vurderede, at det ikke kunne udelukkes, at en vis mængde brint havde udviklet sig i lasten på Thor Emilie, og, at det var muligt, men dog ret usandsynligt, at eksplosionen på Thor Emilie, skyldes en ophobning af brint. Baggrunden for denne vurdering var især, at den franske ekspert havde antaget, at der efter skibet havde været undervejs i 4 dage, var sket en fuldstændig udluftning af lastrummet, i forbindelse med, at besætningsmedlemmer havde kontrolleret om lasten havde forskubbet sig. Eksperten havde således forudsat, at der i forbindelse med inspektionen var foretaget en åbning af skibets lastluger, således at den mængde brint, der var blevet dannet i de forudgående 4 dage, forsvandt ved inspektionen.

Opklaringsenheden var ikke enig i denne vurdering. Inspektionen af lastrummet skete ikke ved åbning af lastlugerne, men igennem en mindre nedgangsluge, hvilket ikke ville bevirke en fuldstændig udluftning af lastrummet, men alene at kun en mindre del af den brintholdige atmosfære blev udluftet. Den franske ekspert havde ikke peget på andre mulige årsager til forliset, end en eksplosion i lastrummet. Det var Opklaringsenhedens opfattelse, at der ikke kunne peges på andre mulige realistiske skadesårsager, som kunne indebære at skibet forliste så hurtigt og på den måde, som det skete.

Opklaringsenheden mente således forsat, at forliset skyldes en voldsom eksplosion i skibets lastrum forårsaget af, at lasten af Zinc Skimmings havde udviklet så meget brint, at denne i forbindelse med luftens ilt havde dannet en letantændelig, og meget eksplosiv atmosfære.

Opklaringsenheden mente også forsat, at afskiberen af lasten opgav en forkert betegnelse for lasten til mæglerfirmaet.

Opklaringsenhedens foreløbige konklusion om eksplosionsårsagen, som angivet i Søulykkesrapporten af 22. januar 2001, skal herefter anses for Opklaringsenhedens endelige konklusion.

Der skulle gå mere end tre år før det schweiziske politi, efter dansk opfordring, besluttede sig for i august 2003, at gå ind i efterforskningen af Thor Emilie-sagen. Som sagen stod på dette tidspunkt, havde de danske søfartsmyndigheder, ved Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed, for så vidt afsluttet deres efterforskning. Den danske søfartsstyrelses konklusion var, at det helt klart var bevist at charteraftalen mellem rederiet T&C og det schweiziske firma Glencore var indgået på et forkert grundlag. Glencore havde, ved at opgive forkert betegnelse for lasten, været afgørende medvirkende til Thor Emilie's forlis.

Der var fra dansk side, endnu ikke fældet nogen dom i sagen. Svendborg politi arbejdede forsat på tiltalen mod rederiet T&C, for at have overtrådt loven om sikkerhed til søs. Her afventede man også de schweiziske myndigheders udfald.

Men der skulle gå yderlig næsten to år, før der kom noget svar fra Schweiz. Den schweiziske undersøgelse konkluderede, at der ikke ville blive gjort retslige tiltag mod firmaet Glencore.

Resultatet på den lange efterforskning blev, at ingen enkeltpersoner eller virksomheder blev gjort strafferetlig ansvarlig i Schweiz for det tragiske forlis i Middelhavet, i februar 2000.

Den 26. oktober 2005, sendte DR Dokumentar en dokumentarberetning om Thor Emilie's forlis. I denne udsendelse fortalte kaptajn T. Matz både om forliset, og tv fulgte hans forsøg på at få en dialog med den schweiziske koncern Glencore. Kaptajn Matz opsøgte simpelthen koncernens hovedkontor i Schweiz, for at få en forklaring på, hvorfor koncernen ikke ville tage sit ansvar for ulykken, som kostede hans besætning livet. Han fik to repræsentanter i tale, men fik aldrig et svar på sit spørgsmål. Jeg fik desværre aldrig set denne udsendelse, men har fået den refereret fra anden side.

Hvad angik tiltalen mod rederiet T&C, for at overtræde loven om sikkerhed til søs, endte dette med en bøde på 25.000 kr. i begyndelsen af 2006. Dermed sluttede den formelle juridiske del af sagen. Den anden side af sagen, nemlig den menneskelige tragedie der fulgt efter forliset, for de efterladte familier til de omkomne søfolk, og kaptajn T. Matz, som overlevede, men må leve resten af livet med den ulykkelige begivenhed, slutter vel næppe nogensinde.

Da jeg ikke følte mig kompetent til at beskrive den del af sagen som omhandler de efterladte og kaptajnens kamp for at finde et retfærdigt svar på, hvordan ulykken kunne ske, vil jeg undlade dette. Men jeg vil dog sige, at det var en kamp, som også fyldte meget i medierne. Og det var en kamp, der i mange henseender blev kæmpet med meget dårlige odds, for de efterladte og kaptajnen.

Jeg havde lejlighed til at følge sagen ganske nøje, da jeg var hjemme under meget af sagens forløb. Og jeg syntes sagen havde stor betydning for dansk søfart, da den viste hvordan en misfortolkning? eller måske bevist ændring? af bare et enkelt skrevet ord i en handelskontrakt, kunne få uoverskuelige og katastrofale følger.

Ligeledes viste sagen, hvor svært det var at få placeret et ansvar, juridisk, såvel som moralsk. Selv om sagens fremstilling, klart viste at hovedansvaret måtte ligge hos den schweiziske koncern Glencore som afskiber. Glencore havde fra starten vidst at lasten bestod af det farlige stof Zinc Skimmings, som skulle behandles efter IMO koden for farlig bulk last. På trods af dette, blev lasten udbudt på markedet som en harmløs og ufarlig last af Oxyde Zinc Ore. Det var også de informationer rederiet T&C og Thor Emilie's kaptajn fik, da skibet var fremme og klar til lastning. Selv på denne baggrund, var det ikke juridisk muligt at pålægge Glencore noget ansvar for forliset. Det forekom mig ufatteligt, at man i Europa, som de fleste vel opfattede som værende rimeligt velfungerende rent juridisk, ikke var i stand til at fremkomme med en klart juridisk ansvarsplacering. Dermed undgik koncernen Glencore at blive draget til ansvar for forliset, rent juridisk. Ved en tidligere voldgift i 2002, indgik koncernen et forlig med rederiet T&C's forsikringselskab på ca. 15 millioner kr. Penge som skulle dække for tab af skib, last, og udgifter til udbetalte forsikringer til de efterladte efter de omkomne søfolk. Med lidt god vilje, kunne man måske se dette som om, at koncernen påtog sig en slags moralsk ansvar?

Rederiet T&C, og kaptajn T. Matz, havde ikke bemærket at navnet på lasten var ændret på nogle væsentlige dokumenter, som begge parter modtog, dels under lastoperationen, og dels efter skibets afgang fra lastehavnen. Begrundelsen for denne forseelse var, at lasten under hele forløbet blev deklareret som værende harmløs og ufarlig, fra afskibers side. Først til allersidst i forløbet fremkom det ændrede navn. Og kun navnet var ændret, der var ikke yderlige informationer om beskaffenheden af lasten. For denne forseelse blev rederiet T&C pålagt en bøde på 25.000 kr. for at overtræde loven om sikkerhed til søs.

Om der kan være tale om retfærdighed i hele denne komplicerede sag, vil jeg lade være op til andre at bedømme. Hvad årsagen til det famøse navnsifte på lasten måtte være, er der sikkert ingen der nogensinde finder frem til. For mig fik sagen den betydning, at jeg helt sikkert så med noget mere skeptiske øjne på min omgang med skibsdokumenter fremover.

Jeg søgte flere jobs i tiden efter stålværkets lukning. Men der var ikke rigtig noget at finde. Jeg legede igen med tanken om at tage en tårn på navigationsskole, for at læse til en "rigtig" skibsførereksamen. Marstal Navigationsskole havde udarbejdet et godt tilbud, hvor det var muligt at gennemføre en skibsføreruddannelse, hvor en del af studierne kunne gennemføres uden at være fysisk på skolen. Man kunne altså læse mens man sejlede. Det ville kræve en meget stor selvdisciplin, et krævende gruppesamarbejde, og ikke mindst, en god adgang til brug af internet ombord på skibet man sejlede med. Jeg tænkte meget over det, men besluttede mig for ikke at forsøge. Jeg måtte indse, jeg var ikke sikker på at kunne klare denne læsning samtidig med at skulle klare et job som skipper. En anden ting, der også måtte med i overvejelsen var, at jeg var blevet 52 år, og skulle måske bruge 3 -4 år på læsning. Så var der ikke mange år tilbage at nyde frugten af en stor indsats, hvis det skulle lykkedes med, at gennemføre forløbet. Så jeg besluttede mig for, at forsætte med min ålestangereksamen og håbe på, at den sidste coaster ikke blev skrottet før jeg skulle til at have landben. Jeg var også mere eller mindre indstillet på, at slutte når jeg fyldte 60 år, og kunne gå på efterløn. Til den tid ville jeg mene, at have aftjent min værnepligt på det blå ocean.

Jeg henvendte mig i navigatørforeningen, og forhørte om jobsituationen der. Her fik jeg en sludder med den faglige sekretær, som jeg havde kendt i snart mange år. Han foreslog jeg skulle tage en snak med inspektøren hos rederiet P. Jørs i Marstal.

Jeg fik en snak med inspektøren, og selv om de ikke lige stod og manglede folk, ville der sikkert kunne arrangeres noget i fremtiden. Rederiet P. Jørs havde 3 skibe, alle i timecharter hos J. Poulsen Shipping, og beskæftiget i "krudtfarten", som jeg jo kendte fra tidligere. Selv om jeg tidligere havde sagt min stilling op i rederiet J. Poulsen, og ikke altid var enige med dette rederi, i deres måde at drive skibsfart på, så ville jeg jo ikke være direkte ansat hos dem. Jeg talte flere gange med inspektøren. Vi blev enige om, at hvis jeg ikke fandt noget andet, ville jeg muligvis skulle starte som styrmand, indtil der blev en skipperhyre. Der kunne gå nogen tid inden der var en ledig hyre, så jeg søgte også andre steder. Der var dog ikke nogen andre rederier der lige stod og manglede folk, så jeg indstillede mig på at afvente og se tiden an.

Marsus - 2002

Den 13. August 2002, blev jeg ringet op af J. Poulsens Shipping. Inspektøren jeg talte med, vidste jeg havde talt med den anden inspektør i rederiet P. Jørs om evt. hyre. J. Poulsen ville gerne vide hvor hurtigt jeg kunne være klar til at udmønstre. De var kommet lidt i klemme med skibet **Marsus**, som lå arresteret i Kroatien. De ville gerne have mig derned for at få skibet ud og sejle. Efter at have fået nærmere indsigt i hvad sagen drejede sig om, blev vi enige om jeg skulle rejse til Kroatien næste dag. Grunden til arrestationen af skibet var følgende. Skipperen ombord havde ikke sørget for at få sit sønæringsbevis fornyet til det krævede STCW-95 bevis, men sejle stadig på sit gamle sønæringsbevis. Desuden var der også problemer med den Filippinske motormands certifikat. Det havde bevirket, at skibet var blevet stoppet ved en Port State kontrol. Og da P. Jørs's egen inspektør var på ferie, var det J. Poulsen Shipping der stod med problemet, og derfor havde henvendt sig til mig.

Jeg tog af sted tidligt næste dag, og landede i Split først på eftermiddagen. Her blev jeg hentet af skibets agent. Efter et par timers kørsel sydpå langs det smukke Kroatiske kyst, kom vi til Ploce, hvor skibet lå til ankers på reden. Efter et møde med havnekaptajnen, og godkendelse af mine papirer, fik jeg en port clearance til skibet. Derefter blev jeg sejlet ud til skibet, og vi kunne lette anker og sejle derfra.

Marsus havde lastet ca. 50 tons ammunition i Ploce til Barranquilla i Colombia. Fra Ploce skulle skibet til Tarragona i Spanien og laste yderlig 10 tons, til Veracruz i Mexico. Da vi kom på søen, fik jeg hilst på skipperen og styrmanden, som begge var danskere. Skipperen forklarede lidt om de problemer der havde været i forbindelse med tilbageholdelsen, og hvad der ellers var af problemer ombord. Vi blev enige om, at jeg skulle gå skippervagten og skipperen ville bruge de dage vi havde til Spanien på at få lavet noget arbejde på maskinen, sammen med maskinmanden. Efter en lang dag, gik jeg til køjs.

Næste dag gennemgik jeg sammen med skipperen skibet. Det var mildest talt et temmelig chokerende gennemsyn. Skibet var, meget mildt sagt, i en miserabel tilstand, og trængte i den grad til en dokning. Ikke mindst maskineriet trængte til en alvorlig overhaling. Der var ikke meget der fungerede efter hensigten i den maskine. Alt var kørt helt ned til sokkeholderne, og den stakkels skipper havde fuldt op at gøre, med at holde det mest nødvendige kørende. Også lossegrej og spillene var kørt godt ned. På broen var der flere ting der ikke virkede efter hensigten. Men det mest miserable var nu ligegodt maskineriet.

Skipperen og jeg fik i fællesskab sat en mail sammen til rederiet med disse mangler. Og håbede på at nogle reservedele kunne nå at komme til Tarragona.

Rederiets egen inspektør var på ferie, og ham ville jeg ikke få forbindelse med før vi næsten var fremme i Tarragona. Aftalen inden jeg rejste hjemmefra med J. Poulsens inspektør var, at jeg i første omgang skulle til Kroatien for at skibet kunne komme ud at sejle. Hvad der videre skulle ske, måtte vi tale om undervejs til Spanien. Jeg skrev en mail til J. Poulsen, og foreslog følgende. Den ombordværende skipper rejste hjem fra Spanien, jeg forsatte til næste havn, og her kunne skipperen så afløse mig igen. Jeg ville under ingen omstændigheder forsætte som skipper med skibet, i den tilstand det var i, hvis det havde været tanken.

Et døgn før ankomst til Tarragona, fik vi fra befragterne at vide følgende. Lasten var ikke helt klar ved ankomst. Derfor ville der højst sandsynligt blive et par dage til ankers, inde vi kunne laste.

Skipperen og jeg talte nu om, at han kunne nå at rejse til Danmark og komme tilbage igen, inden skibet skulle sejle videre. Vi fik ringet til skibets tilsynsførende inspektør, som nu var vendt hjem fra ferie. Han var straks med på ideen. Han ville ringe besked så snart han havde talt med søfartsstyrelsen. Således blev det arrangeret, at så snart vi havde ankret, blev skipperen hentet af en lodsbåd. Derefter med fly til København, ind på Søfartsstyrelsen (som var informeret) for at få ordnet sine certifikater. Næste dag tilbage med fly til Tarragona, og var således ombord inden skibet skulle sejle.

I mellemtiden havde vi ombord, fået rettet kompas mens skibet lå på reden. Været inde i havnen og laste. Da skipperen kom tilbage, var vi i gang med at bunkre. Vi havde også fyldt op med proviant, ferskvand, samt fået nogle få reservedele ombord. Skibet var således næsten klar til at sejle. Jeg var klar til at rejse hjem igen, og glad for jeg ikke skulle over Atlanten med den skude.

Det havde været 8 dage, hvor min mening og opfattelse af dansk coasterfart havde ændret sig en hel del. Jeg havde tidligere i min tid til søs været ombord i skibe, hvor vedligeholdelsen helt sikkert kunne være bedre. Det jeg havde set ombord på **Marsus**, slog dog alle rekorder for manglende vedligeholdelse.

Under samtaler med skipperen ombord, gav han udtryk for, det var rederiets egen skyld at skibet var i den tilstand, som tilfældet var. Der var aldrig tid til at få lavet reparationer, når de var i Europæisk havn. I krudtfarten var det bare ind og laste / losse, og så ellers af sted igen i en hvis fart. De var altid på lange rejser, og havde ikke store muligheder for at få ordnet tingene selv. Jeg kendte jo godt til det med lange rejser fra min tid ombord i **Peder Most**, så her kunne jeg godt følge ham.

Jeg fik nu også det indtryk, at manden bare fandt sig i for meget fra rederiet side, og ikke sagde fra når det blev for uoverskueligt. Manden var 62 år, og således ikke helt ung. Han havde fartet til søs næsten hele sit liv. Så han burde være i stand til at sige fra overfor rederiet, og ikke bare lade stå til. Det var selvfølgelig meget nemt at sige, men jeg havde selv praktiseret dette, og også blevet hørt, selv om det kunne være ikke så lidt af en kamp. En ting var helt sikkert, i de mindre rederier opnåede man intet ved bare at tie og samtykke. Hvis man ville have noget lavet, kunne det være en ret besværlig balancegang, og krævede ofte at man sætter hårdt mod hårdt, før det lykkedes.

Der kunne selvfølgelig laves meget ombord, hvis man havde reservedele, og den fornødne kompetence til at udføre arbejdet. I de små skibe, der sejlede over hele verden og tit på meget lange sørejser, var dette ikke altid tilfældet. Her sejlede man mange gange uden folk med det fornødne kendskab og erfaring i f.eks. vedligeholdelse af skibets maskineri.

I skibe med en motoreffekt på under 749 KW (hvilket en stor del af de mindre coastere havde), kræves ikke uddannet maskinbemanding, men kun, at mindst et af besætningsmedlemmerne skulle være i besiddelse af duelighedsbevis i motorpasning. Som regel havde både skipper og styrmand dette duelighedsbevis. Men det var sandelig ikke nogen garanti for et større kendskab til motorpasning. At man selvfølgelig gennem en længere årrække til søs, opnåede et vist kendskab til at passe et maskineri, var rigtigt. Men efterhånden som maskineriet i de ældre, og mange gange nedslidte skibe, blev mere servicekrævende, kunne det godt blive en uoverskuelig opgave.

De mange gange jeg havde diskuteret dette, med de rederier jeg havde sejlet for, var ikke få. Men der var altid meget lidt forståelse, fra rederiernes side. Min erfaring var, at de fleste redere ikke vil indse problemet, og henholder sig til at de opfylder lovens krav. Og det var selvfølgelig korrekt. Men det blev opgaven absolut ikke nemmere af. Bemandingsfastansættelsen er den absolutte minimum besætning skibet lovligt må sejle med, og ikke nødvendigvis det fysiske krav, der er nødvendigt for at sejle skibet sikkert.

Tidligere, hvor coasterne for det meste kun sejlede i Europæisk fart, gav pasning af maskineriet ikke de store problemer. Selv om man ikke var nogen supermaskinmester, gik det som regel nogenlunde. Hvis der virkelig var noget der skulle laves, var der sjældent langt til næste havn. Der var gode muligheder for at få reservedele frem. Kunne man ikke selv lave reparationen, var der som regel et maskinværksted inden for rækkevidde. Og en anden, men nok så væsentlig ting, man tog sig tid til at få reparationen lavet.

I dag, hvor også de mindre coastere sejler over hele verdenen, og kommer i alle afkroge af denne, er situationen en anden. Da er man tit lidt på herrens mark, hvis der pludselig er noget der bryder sammen i maskineriet. Eller på de lange sørejser, kan problemet være ligeså slemt. Her må man tit klare sig med en lappeløsning, som så gerne skulle udbedres i næste havn. Så render man ind i problemer med at få reservedele frem, hvilket tit glipper. Og til slut har man et meget misvedligeholdt maskineri, som godt nok kører med lodder og trisser, men som også giver stort besvær for dem der skal arbejde med det.

Efter oplevelsen med **Marsus**, var jeg ikke sikker på om det var det rigtige rederi, jeg havde satset på. Da jeg var vel hjemme igen, ringede jeg til inspektøren hos P. Jørs. Vi fik en snak om tingene, og han indrømmede, det var nok ikke det helt rigtige skib og de helt rigtige omstændigheder, jeg var startet i rederiet på. Vi blev enige om at holde kontakt, og jeg påpegede at jeg ville se om der var andre muligheder.

En mulighed kunne være, at tage hyre i et udenlandsk rederi. Navigatørforeningen havde forbindelse med flere udenlandske rederier, hovedsageligt hollandske, tyske og engelske, som gerne ansatte skippere der var lidt oppe i årene. Jeg undersøgte flere muligheder på dette område. Men her løb man ind i problemer med det danske skattevæsen, hvis man forventede en indtjening på samme niveau, som i danske skibe. Hyren, de udenlandske rederier betalte, var rimelig nok. Men skulle der betales skat i Danmark af denne, var fidusen ikke så god. Man kunne selvfølgelig vælge at tage en udmønstring på 6 måneder, så var der penge i det. Så var hyren skattefri. Men det var jo ikke lige det, der var mest interessant. Så jeg ventede og så tiden an.

I begyndelsen af oktober 2002, blev en fransk supertanker muligvis udsat for et terrorangreb. Mens tankeren befandt sig i farvandet ud for Yemens kyst, ved havnebyen Mina Al-Dabah, da en voldsom eksplosion sprængte et stort hul i siden på skibet. Ifølge flere medier mente både ejer og kaptajn af skibet, at eksplosionen skyldes et terrorangreb. Noget som myndighederne i Yemen afviste. De mente, at eksplosionen var forårsaget af en brand ombord på skibet. En sømand meldes savnet, og de resterende 24 besætningsmedlemmer blev reddet. 12 af de reddede søfolk var kvæstet. Et øjenvidne havde set en lille fiskerbåd hastigt nærme sig siden på tankeren, og derefter var eksplosionen sket umiddelbart efter.

Fremgangsmåden, hvis der var tale om et terrorangreb, mindede meget om det angreb der havde fundet sted i havnen i Aden i 2000. Da blev et amerikansk flådefartøj udsat for et terrorangreb, og 17 amerikanske marinesoldater mistede livet.

Sikring mod terror ville i fremtiden blive en del af hverdagen til søs. Efter 11. september 2001, kunne terrorangreb mod søfarten ikke udelukkes. Derfor blev der arbejdet ihærdigt på at udfærdige planer for et terrrorsikret miljø, både for skibene og havnene. Det formodede terrorangreb på supertankeren, var kun en formodning. Angrebet på det amerikanske krigsskib i Aden i 2000, var der ingen tvivl om. Det var et terrorangreb. Og jeg kunne sagtens se, at skibe af forskellige typer, kunne blive et potentielt mål for terroristerne. En supertanker på rette position kunne, ved et terrorangreb udført med held, blive en katastrofe af uoverskuelige dimension. Eller en større færge eller krydstogtskib, ligeså. Og tilsyneladende var terroristerne nådesløse, og regnede ikke menneskeliv for noget. Ifølge foreløbige oplysninger, ville skibe og havne i fremtiden blive sikret på linje med lufthavnene. Man forventede at de nye regler kunne være implementeret i midten af 2004.

Man kunne vel med rette sige, at skibe i international fart som arbejdsplads, efterhånden var blevet en arbejdsplads, vedhæftet en betydelig risiko, man ikke tidligere havde set. En risiko, man som sømand, enten kunne vælge at ignorere, og sige at det bare var overdrevet hysteri. Eller kunne vælge at tage alvorlig, og acceptere de tiltag der blev foranstaltet, for at minimere risikoen. Uanset hvad man valgte, var det et valg man under alle omstændigheder var tvunget til at tage. Og der var kun en der kunne træffe valget, nemlig en selv.

Med chance for at komme til at lyde "højrovet", valgte jeg at bruge, hvad jeg selv syntes var sundt fornuft. Jeg var besluttet på forsat at sejle til søs. Jeg var også besluttet på, at jeg ikke ville gå på kompromis med mine egne overbevisninger om, hvad jeg anså for sund fornuft. Og jeg var indstillet på, at det måske kunne give problemer i visse sammenhæng.

Pegasus – 2003



Efter nytår 2003, var jeg igen i forbindelse med inspektøren i rederiet P. Jørs. Han kunne nu tilbyde et skipperjob i deres skib **Pegasus**. Vi blev enige om, at jeg skulle være sammen med den ombordværende skipper et kort stykke tid som styrmand, og derefter overtage som skipper.

Jeg var ret spændt på dette skib, men inspektøren havde garanteret, at det ikke var i samme forfatning som **Marsus**. Det skulle vise sig at

holde stik. Selv om **Pegasus** var 5 år ældre end **Marsus**, var skibets vedligeholdelsestilstand absolut betydelig bedre. **Pegasus** var bygget på Søby Stålskibsværft i 1981. Det var således en hel anden skibstype end **Marsus**, der var bygget på Ringkøbing Skibsværft i 1986.

Jeg mønstrede som styrmand i Amsterdam den 27. januar 2003. Skibet kom fra USA, og skulle laste soyamel til Plymouth i England. På rejsen fra USA var styrmanden kommet til skade og havde brækket nogle ribben. Han blev sygeafmønstret da jeg kom ombord, og jeg overtog hans job midlertidigt. Da vi ikke skulle laste før næste dag, blev der god tid til se sig lidt omkring i skibet. Vedligeholdelsestilstanden var slet ikke så ringe. Skibet var trods alt over 20 gammel, så der var da steder hvor tidens tand havde sat sine spor. Og her, såvel som i de andre skibe i "krudtfarten", satte den specielle fart sine spor. Det var næsten altid lange sørejser, og som regel med meget lidt last, satte unægtelig sine spor når skibene mere eller mindre sejlede let lastet, eller i ballast. Det var hårdt for materialet, såvel som for besætningen. Besætningen bestod af skipper, styrmand som var danske. Motormand, kok, og 3 mand på dækket som var filippinere.

Skipperen var et kapitel for sig selv. Brovtende, selvglad, og i det hele taget temmelig umuligt at arbejde sammen med. Dette samarbejde blev nu heldigvis af meget kort varighed. Manden havde været ombord i skibet de sidste 10 år, og betragtede skibet helt som sit eget. Her var det ham der var kongen, og det fremgik helt tydeligt af det usandsynlige store antal styrmænd, der i årenes løb havde været undersåtter under denne selvbestaltede konge.

Men nok om det, vi kom til Plymouth uden de helt drabelige søslag. Derefter i ballast tilbage til Amsterdam efter nok en last af samme beskaffenhed. I Amsterdam kom der en ny styrmand. Jeg overtog samtidigt skibet som skipper. Den afgangende skipper skulle med nok en rejse. Vi skulle, efter udlosning i Plymouth, til Hansweert i Holland for at få lavet noget reparationsarbejde på maskineriet. Her skulle den afgangende skipper være tilsynsførende på dette arbejde. Det var nu heldigvis ikke så meget vi så til ham i de dage. Han var fuld beskæftiget med at studere indholdet af et par flasker whisky. Men det var helt fint, så slap vi andre for hans nærværelse.

Den nye styrmand var en ung sindig jyde på 29 år. Ham fik jeg et rigtig godt samarbejde med i den tid vi var sammen. Vi fik sammen udrettet en hel del ombord de næste par måneder. Og der var hele tiden nok at tage sig af, så vi kede os absolut ikke.

Efter opholdet i Holland, gik vi til Hamburg og lastede 16 containere, i alt 97 tons, med ammunition til Alexandroupolis i Grækenland.

Bortset fra nogle dage med dårligt vejr, var det rart at få en længere sørejse. Vi fik gennemgået maskineriet, og havde lidt problemer med det. Der var altid noget at se til med en ældre og godt brugt maskine. Men i fællesskab fik vi has på de problemer der var.

Den 18. februar fik vi en kedelig meddelelse. Fra J. Poulsens inspektion, modtog vi en mail som oplyste, at skibet **Karin Cat** var i vanskeligheder i Middelhavet, på rejse fra Italien til Suez. Skibet havde fået slået hul i siden, p.g.a. noget last havde forskubbet sig. Besætningen, 2 danskere, 1 ukrainer, 4 filippinere, havde forladt skibet om morgenen, og var blevet taget ombord på et indonesisk skib på vej til Suez.

Det var en kedelig meddelelse at få. Dog var det godt, at alle blev reddet. **Karin Cat** var, ligesom **Pegasus**, i charter hos J. Poulsen Shipping. I øvrigt søsterskib til **Peder Most**, som jeg tidligere har sejlet med og beskrevet.

Dagen efter kunne vi læse i Navnyt, (nyheder vi modtager i skibene fra Danmark)

Dansk skib forlist i Middelhavet

Et dansk fragtskib er forlist i hårdt vejr i Middelhavet. Alle syv ombordværende kom ombord i en redningsflåde og rapporteres i sikkerhed. "Karin Cat", hjemmehørende i Korsør, var på vej til Oman, da det kom i vanskeligheder i det hårde vejr i området mellem Sicilien og Malta. Skibet udsendte nødsignaler kl. 07.30 og sank tre timer senere. I samme område leder den italienske søredningstjeneste på andet døgn efter overlevende fra et tyrkisk skib, som er forlist med otte ombord.

Dette forlis fik en hel del omtale i medierne. Det vil jeg senere beskrive nærmere.

Men tilbage til **Pegasus** igen. Vi fik en fin rejse gennem Middelhavet, med godt vejr næsten hele vejen. Under rejsen kom der besked om næste rejse. Vi skulle til Ukraine og laste noget militær gods til Rangoon i Burma, så det ville blive en længere rejse. Denne rejse blev dog canslet inden vi ankom til Grækenland.

Efter udlosningen i Alexandroupolis, fik vi lidt problemer med hovedmaskinen da vi skulle sejle. Vi kunne ikke få manøvreluft til styrepulten på broen. Styrmanden og jeg fik skilt ventilerne af, rensede dem og rodede en hel del med det. Til sidst lykkedes det at få systemet til at fungere, og vi kunne sejle. Vi skulle op i Sortehavet, i nærheden af Odessa i Ukraine. Byen hed Oktabyrsk. Der blev lidt hektisk sejlads gennem Dardanellerne og Bosporus strædet, og til slut issejlads på floden fra Sortehavet til Oktabyrsk. Vi havde isbryderassistance på den sidste del af floden, men det gik nu uden problemer. Lastningen gik også planmæssigt, og forholdsvis hurtigt. Under lastningen i Oktabyrsk, fik jeg besked fra J. Poulsen at vi også skulle til Bar i Montenegro og hente en lille partslast. Det hele skulle til Algier.

Turen fra Oktabyrsk til Bar gik fint. Efter passage af Dardanellerne blev der igen lidt ro over skibet. De dage med passage af Bosporus strædet og Dardanellerne kan godt være lidt hektiske, men det glemmes hurtigt, når man er kommet igennem.

Lastningen i Montenegro var overstået på et par timer. Vi lastede i alt 13 tons militærgods, og fortsatte derefter rejsen til Algier.

Størsteparten af lasten blev losset i Algier by. Det tog et par dage, og var ikke helt uden problemer. Vi havde problemer med at få vores lossespil til at køre ordentligt. Vi fik dog klaret problemerne, og sendt nok en mail til rederiet med bestilling af reservedele. Det sidste blev losset i flådehavnen Mers el Kebir. Derefter gik det ud gennem Middelhavet i ballast, mod Rotterdam for ordre. Det lykkedes ikke at finde noget last inden vi kom til Rotterdam. Her fortøjede vi ved en ventekaj næsten i centrum af byen. Rederiet sendte inspektøren og en reparatør ned til os, så vi kunne få lavet de mest graverende reparationer på maskineriet. Vi fik også fyldt op med proviant fra dansk skibshandler, så vi var igen kampklare.

Vi fik i alt 6 dage ved ventekajen i Rotterdam. J. Poulsen havde arbejdet på et par laster til os, men ingen af dem blev til noget. Styrmanden og jeg fik lavet en ordentlig oprydning i skibets forskellige manualer, og øvrige "kontorudstyr". Der blev også tid til at slappe lidt af og komme en tur i land.

Vi sejlede fra Rotterdam til Cherbourg i Frankrig. Her lastede vi en last TNT (eksplosives) til Tunis. Denne rejse forløb fint. Dog syntes Biscayen lige vi skulle have søben igen, og diskede op med en regulær gang kuling. Det holdt sig et par dage, men så var det også overstået for denne gang. Efter udlosningen i Gabes i Tunis, vendte vi igen snuden mod Rotterdam. Op langs den Portugisiske kyst fik vi igen et par døgn med dårligt vejr, men ellers var det en rimelig rejse.

I Rotterdam skulle vi laste tre 20' containere, i alt 42 tons, med uranium hexaflouride til Rio de Janeiro i Brasilien. Dette stof var radioaktivt, og kræver en del sikkerhed at sejle med. Styrmanden og jeg fik læst sikkerhedskoderne og behandlingsinstrukserne grundigt igennem inden ankomsten til Rotterdam. Skibet var udrustet til at sejle med laster af den art. Det krævede at skibet havde et farligt gods certifikat, som indikerer hvilken art af farligt gods skibet er godkendt til. Også at, den fornødne sikkerhedsudrustning var ombord i henhold til certifikatet. Desuden skulle både styrmand og skipper være i besiddelse af et certifikat som viste, at de var kvalificerede til at sejle med farligt gods. Under rejsens forløb blev rederiet, modtager, afskiber og ikke mindst strålehygiejniske institut i Danmark, dagligt orienteret om skibets position, vejret i området, samt hvis der var den mindste afvigelse i den planlagte sejlads. Så sikkerheden omkring sejlads med laster indeholdende radioaktivt materialer var meget stor. Al dette var i orden på **Pegasus**.

Vi ankom til Rotterdam en lørdag, så der blev et lille pusterum, og folkene fik en tur i land. Vi skulle først laste mandag morgen. Ved ankomsten stod rederiets inspektør og tog imod os. Han ville over weekenden tage sig af de småreparationer, der var dukket op siden han sidst var ombord. Vi skulle også have fyldt op med brændolie til rejsen. Alt forløb stille og roligt. Der blev også tid til lidt afslappende snak med inspektøren om fremtiden. Lastningen om mandagen var hurtigt overstået. Det tog en god halv time. Derefter var der surring af containerne, og til slut skulle det hele godkendes af myndighederne.

Vi afgik fra Rotterdam den 5. maj. Den første uge gennem den engelske kanal og Biscayen var en lidt blandet fornøjelse hvad vejret angik. Da skibet næsten var i ballast, skulle der ikke meget vind til før skude skabte sig, som en havneluder under et flådebesøg. Der skulle lige nogle dages tilvænning til, men derefter lagde man ikke væsentligt mærke til det.

Jeg havde beregnet vi kunne være i Rio den 27. maj. Både styrmanden, og jeg selv, skulle afløses for ferie når vi kom frem, så vi håbede på en god sejlads over Atlanten. Det var også rart at komme ned i noget varmere vejr. Og vejret holdt sig pænt næsten hele vejen, så vi ankom til Rio som planlagt, den 27. maj om aftenen.

Jeg havde modtaget besked om, at vores afløser var ankommet. Skipperen var den samme som jeg tidligere havde afløst, og styrmanden havde også været ombord tidligere. Da vi ankom til reden, fik vi besked på at ankre. Vi skulle så ind næste morgen. Vi havde også det hele klar til afløsning, så vi kunne slappe lidt af. Næste dag blev losningen igen rykket et døgn, så vi måtte tålmodigt vente. Vores rejseplan var blevet ændret, og da vi ikke helt vidste hvornår vi ville komme ind, blev vores billetter blot holdt åbne.

Da vi langt om længe kom til kaj efter 1½ døgn til ankers, var det så tid til en omgang med myndighederne. Vores afløser stod på kajen da vi ankom. Men de kunne ikke få tilladelse til at komme ombord før skibet var indklareret, hvilket var meget normalt. Indklareringen gik dog ikke helt gnidningsfrit, så det blev en længere ventetid for afløserne på kajen.

Under sundhedsmyndighedernes inspektion, fandt de et glas salttabletter som havde overskredet udløbsdatoen. Man fandt også kakerlakker i apteringen, noget som næsten alle skibe der sejlede i oversøisk fart døjede med.

Nu forlangte sundhedsmyndighederne at, skibet skulle gasses for kakerlakker, og der skulle foretages en ny inspektion næste dag. Desuden ville jeg få en bøde på 10.000 USD. Bøden for at skibet havde kakerlakker om bord, og for gammelt medicin (det ene glas med salttabletter). Desuden ville der selvfølgelig blive en større omkostning med de 24 timer skibet ville blive tilbageholdt.

Sundhedsapostlen viste sig imidlertid at være en meget gavmild herre. Han meddelte nu, via agenten, at hvis jeg betalte ham og hans folk 2.000 USD, kontant naturligvis, så ville han give mig rene papirer. Der blev en del parlementeren om dette problem i nogen tid. At jeg ikke ville undgå at komme af med penge, var jeg godt klar over. Den form for "forretning" var brugt mange steder i verden. Men jeg ville ikke give mig lige med det samme. Til sidst blev vi enige om 1.000 USD, og dermed fik vi klaret problemet.

Nu fik vores afløser endelig lov at komme ombord. Og det var en meget ubehøvlet skipper der indfandt sig. Han begyndte straks at himle op om min uduelighed som skipper. Jeg kunne for fanden da nok forstå, man kunne ikke komme ind til en Brasiliansk havn med kakerlakker ombord. (At kakerlakkerne havde været i skibet de sidste mange år, hvor han selv havde været skipper ombord, var ikke lige med i den gode mands betragtning). Alt ombord var simpelthen bare noget lort.

Skibets computer var ikke til at finde ud af mere. Måske fordi programmerne var blevet sat i system, og en masse unødigt, der ikke havde noget med skibet at gøre, var blevet slettet. Jeg bad

ham nu om at opføre sig som en voksen mand, så vi kunne få lavet en ordentlig overlevering. Da vi nåede til regnskabet, og jeg forklarede ham at rederiet havde forlangt at få et regnskab over solgte varer til besætningen hjemsendt hver måned, gik han helt op i limningen. Nu havde han i 10 år altid selv taget sig af dette salg, uden rederiets indblanding, så skulle jeg ikke bare lave om på det. Da jeg forklarede ham, at det netop var grunden til rederiet ønskede at få regnskabet tilsendt, troede jeg han havde fået et hjerteslag.

Nu greb han sin mobiltelefon, og ringede til rederiets inspektør. Han skabte sig som en sindssyg i telefonen. Himlede op om at jeg bare var ude på at tage hans job fra ham, og sluttede samtalen med at rederiet kunne betragte dette som hans opsigelse.

Nu havde jeg fået nok af mandens nykker, og bad ham underskrive overleveringspapirerne så jeg kunne komme væk fra dette cirkus. Kort tid efter blev styrmanden og jeg afhentet af skibets agent, og kørt til hotellet hvor vi kunne slappe lidt af, inden vi næste dag skulle flyve hjem. Styrmanden var lidt rystet over denne optræden af skipperen, og vi blev enige om, at hvis vi fortalte dette til andre mennesker ville de tro vi var fulde af løgn!

Således gik den første periode ombord på **Pegasus**. Jeg var hjemme i lille Danmark den 31. maj 2003, og kunne begynde en tiltrængt ferie.

Jeg fik nu lejlighed til at kigge nærmere på skrivelserne i forbindelse med **Karin Cat's** forlis, som var blevet udsat for en del mediedækning, dog ikke så meget på grund af omstændighederne ved selve forliset. Medierne havde, så snart de hørte navnet på rederiet, straks konkluderet, at her var tale om våbensmugling.

En overskrift i Politiken den 22. februar lød således – *Rederi under mistanke for våbensmugling* - Nok engang var det, det allestedsnærværende medieorakel fra SID/sømændene Henrik Berlau, der bistod journalisterne med oplysninger. I artiklen var Henrik Berlau citeret for denne udtalelse:

-Det er et højst usædvanligt forlis. Den sidste havn som skibet var i, var Talamone på vestkysten af Italien. Det er absolut ikke kendt som et sted, man udskiber udstyr til olieindustrien. Men er derimod meget berygtet for at være et sted, hvor lysky våbentransporter kommer fra -

At der ganske rigtig blev udskibet våben fra Talamone, er helt korrekt. Jeg havde flere gange lastet våben i Talamone, men sandelig også f.eks. bilreservedele til Cypern, og PVC til Grækenland. Så der udskibes gods i Talamone, som i alle andre mindre Europæiske havnebyer. Men der skulle åbenbart ikke så meget til, før den gode Berlau så spøgelse alle vegne. Og visse journalister formåede åbenbart ikke at se forskel på skidt og kanel, og stod gerne som budbringer af halve sandheder. Her var en historie, og når den kom fra H. Berlau, så havde det helt sikkert sin rigtighed!

Jeg syntes, det var ikke så lidt latterligt, at medierne gang på gang hopper på den galej. Om det var journalisterne der var naive, eller det var et manglende led i uddannelsen om at kontrollere deres kilders troværdighed, skal jeg ikke kunne sige.

At J. Poulsen Shipping gennem årene, havde lavet et utal af våbentransporter, var ingen hemmelighed. At der også, en enkelt gang havde været lidt "devierende opfattelse", af en lasts beskaffenhed, var heller ingen hemmelighed. Siden de store sager med Trigon og Vesta rederierne tilbage i 1980erne, har der gentagende gange været historier fremme i medierne om de grumme våbensmuglere. Disse transportere havde flere gange fået medierne til at køre det helt store skyts i

stilling. Og gerne med brug af tvivlsomme, selvbestaltede eksperter, som f.eks. den gode hr. Berlau. Jeg havde, og vil forsat have, svært ved at se hvilke fornuftigt formål disse smørerier tjente.

At det ikke var forbudt at transportere våben, ammunition og lignende laster, når disse transporter udføres efter lovens påbud og givne regler, burde vel også efterhånden være gået op for selv den mest smalsporede journalist!

Inden jeg kom hjem fra **Pegasus**, kom der den 10. marts, følgende ud på Navnyt (en nyhedsavis, der blev udsendt til danske skibe via satellit):

Danske skibe sejler farlige våben

Danske skibsredere tjener store penge på at sejle med våben. Også selv om det er forbudt. Da en dansk coaster gik ned i Middelhavet, dukkede der til gengæld belastende dokumenter op: Ved tidligere sejlads instruerede rederiet besætningen i at snyde med logbogen.

”Det er jo dybt pinligt, at have danske redere med dansk flag sejlede rundt med våben og så oven i købet bryder de alle de regler, andre lande stiller op”, siger retsordfører Sandy Brinck (S) til TV 2/Nyhederne. ”Det er jo ikke knaldhætter fra Sverige til England vi taler om her. Det er farlige, dødbringende våben”, minder Henrik Berlau, forretningsfører i SID om. ”Det er lidt svært for Danmark i øjeblikket at sige, at det er forfærdeligt, at terroristerne har våben – vel vidende, at de måske er leveret af danske skibe”, anfører Henrik Berlau. Der burde være strammet op på reglerne, erkender Karsten Nonbo, retsordfører for Venstre. Direktøren i shippingfirmaet bag coasteren vil ikke udtale sig.

Det var sket, ikke en gang, men gang på gang, at politikerne fremturer med deres fordømmelse af våbensejladserne. Og lige så sikkert var det, at den gode hr. Berlau dukkede op i kølvandet som det tynde øl, med sine udtalelser, som den store ekspert på området. Jeg havde nu endog meget svært ved at se, hvori hans store ekspertise fremkom. Men det var selvfølgelig mit problem.

At den våbensejlad, som politikerne havde så meget imod, foregik konstant, og havde gjort det i mange år, uden det var lykkedes dem at få lavet en lov der forbød det, mener jeg sagde mere om de kære politikeres evne som navlebeskuer, end deres effektivitet som politikere. Hvis det havde været meningen, at den form for søtransport skulle have været stoppet for danske skibe, var det sikkert sket for mange år siden.

Det kunne simpelthen ikke lade sig gøre, så længe der eksisterer et internationalt marked for handel med våben. At danske skibsredere tjente store penge på at transportere våben, var helt korrekt. Nu havde det, mig bekendt, aldrig været forbudt at tjene penge. Og da våbentransport, i mange tilfælde, var forbundet med en hvis form for risiko, kunne man vel ikke blive forarget over, at man også tog sig betalt for denne risiko!

I nyhedsnotitsen fra Navnyt forlød det – *da en dansk coaster gik ned i Middelhavet, dukkede der til gengæld belastende dokumenter op: Ved tidligere sejlads instruerede rederiet besætningen i at snyde med logbogen* – Jeg kan ikke hverken bekræfte, eller afkræfte, om dette skulle være tilfældet. Jeg ved at der i nogle tilfælde var skrevet en anden destination end den korrekte, hvis et skib har været i en Israelitisk havn. Jeg havde, og det uden at pudse glorien, aldrig været i Israel

med et skib. Og jeg ville heller aldrig komme det. Derfor vil jeg ikke udtale mig om hvad andre skippere gør, når de anløb en havn i Israel. Jeg havde mine helt private grunde til ikke at ville sejle på Israel, og dem holder jeg for mig selv.

Det undre mig dog, hvis der var dukket "belastende" dokumenter op omkring dette emne, hvorfor havde man så ikke foretaget sig noget fra myndighedernes side?

At der ombord på **Karin Cat** var ammunition som en del af lasten, var heller ikke nogen hemmelighed. Men jeg havde fuld forståelse for, at J. Poulsen Shipping ikke var interesseret i at oplyse dette til pressen, set i lyset af hvad samme presse, måske kunne få ud af det.

Skibet havde lastet 205 tons boreudstyr i Antwerpen, 141 tons ammunition i Ridham, 35 tons militært radarudstyr i Cherbourg, og til slut 17 paletter med ammunition i Talamone. Disse informationer kunne ses i Opklaringsenhedens rapport af 23. juli 2003, som var tilgængelig for offentligheden på Søfartsstyrelsens hjemmeside.

I **Karin Cat's** tilfælde skyldes forliset, at en del af lasten, nogle store og tunge emner til brug i olieindustrien, havde slået sig løs i lastrummet. Dette havde bevirket, der blev slået hul i skibssiden og efterfølgende var der trængt vand ind i lastrummet. Der var på intet tidspunkt noget der kunne indikere våbensmugling, eller andet mundgodt for medierne.

Årene efter 2001, blev nogle år med forandringer og nye tiltag indenfor søfarten. Efterhånden var der ved at være styr på ISM- koden (International Safety Management), som betyder den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening. Denne kode var jeg begyndt at arbejde med da jeg var ombord på **Peder Most**, hvor vi startede med den kort tid før jeg afmønstrede. Ombord på **Pegasus** var den ligeledes implementeret, da man kørte efter J. Poulsen Shippings forskrifter og deres SMS (Safety Management System).

ISM-koden var den overordnede del af hele systemet, omkring sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening til søs. Ud fra denne kode udarbejdede de enkelte rederier og skibsoperatører en SMS der passer til netop deres arbejdsområde. Når rederiet har udarbejdet et SMS, skal dette godkendes af landets søfartsmyndigheder. I Danmark Søfartsstyrelsen. Når SMS er godkendt udstedes der et DOC- dokument (Document of Compliance) til rederiet, omfattende de skibe rederiet operer. Ligeledes udstedes der til det enkelte skib, et SMC-certifikat (Safety Management Certificate). Begge dokumenter har en løbetid på 5 år, hvorefter de skal fornyes. Inden for de 5 år, sker der en løbende audit med bestemte intervaller.

I dagligdagen ombord betød arbejdet med ISM og SMS, en del mere papirarbejde. Der fulgte en hel del tjeklister med det nye system. Mange brokkede sig over dette. Det var sgu ikke nødvendigt at blive tjekket i hoved og røv, lød det tit. Det argument kunne jeg til dels godt forstå, og især når jeg kendte en del af dem, der brugte argumentet. Der var en hvis sammenhæng mellem brokhovederne, og der hvor systemet helt klart havde sin berettigelse. Jeg vil lade være op til læseren at gætte på, hvordan denne sammenhæng fremkom.

Selv om det betød mere arbejde, så betød det også en større sikkerhed, efter min mening. Hvor det tidligere kunne være en hel del diskussion om hvem der var ansvarlig for hvad, var man kommet dette til livs. Nu var de enkelte ansvarsområder klart defineret, og skulle ikke være til at misforstå. Ligeledes var alt sikkerheds- og redningsudstyr ombord nøje beskrevet, med anvendelse

og placering. Systemet foreskrev procedure for forskellige uheldssituationer man kunne komme ud for, og det gjorde planlægning af øvelser og træning mere målrettet.

Et andet nyt tiltag, var implementeringen af ISPS koden (International Ship & Port Facility Security Code). ISPS koden var et resultat af verdenssamfundets behov for beskyttelse af skibe og havnemiljøer imod terror. Baggrunden for dette tiltag var, som udgangspunkt, terrorangrebet på USA den 11. september 2001. Allerede i 2002 havde IMO (International Maritime Organisation) en ISPS kode klar til at iværksætte. Men da det stort set var over hele verden, eller rettere, i alle lande der var tilsluttet IMO's regulativer, der skulle iværksætte ISPS koden, tog det selvklart tid at etablere. Dog forventede man at koden var fuld implementeret i 2004.

Lastskibe med en tonnage på 500, eller derover i international fart, samt alle passagerskibe i international fart skulle i forbindelse med ISPS, etablere et sikringsberedskab. Det samme gjaldt for de havne, der var underlagt ISPS. Derfor skabte det en hel del forvirring i starten, da det hele skulle etableres på ganske kort tid. Og som med alt andet nyt, mødte det en hel del modstand i begyndelsen. Og, igen, det betød selvfølgelig mere papirarbejde.

For skib og rederi betød etablering af et ISPS beredskab for det første, at en beredskabsplan skulle udfærdiges. Denne skulle godkendes af Søfartsstyrelsen. Der skulle også, både ombord på skibet og på rederiets kontor, udnævnes en Security Officer. Disse skulle på kursus og have udstedt et certifikat som henholdsvis SSO (Ship Security Officer) og CSO (Company Security Officer). Selve ISPS's overordnede beredskab, gældende for både skib og havnefaciliteter, var inddelt i tre security levels, alt efter hvordan situationen var på det pågældende sted.

Security level 1: Her iagttages minimum sikkerhedsberedskab, hvilket vil sige, at der ikke forventes unormal risikobetonet aktivitet.

Security level 2: Her forhøjes sikkerhedsberedskabet, hvilket vil sige, at der kunne forventes, men ikke nødvendigvis forekomme, øget risikobetonet aktivitet.

Security level 3: Her aktiveres højeste sikkerhedsberedskab, da der er stor risiko for risikobetonet aktivitet.

Skibets beredskabsplan indeholdt, kort beskrevet, bl.a. en komplet plan over skibet. Der var i forbindelse med udarbejdelse af planen etableret sikre områder på skibet, hvortil der ikke var adgang for offentligheden som f.eks. havnearbejdere og lign., uden følgeskab af et besætningsmedlem fra skibet. Planen viste hvor skibets brand- og sikkerhedsudrustning var anbragt. Desuden var der i planen, en del som ikke var tilgængelig for officielt brug. Denne del indeholdt følsomme oplysninger om, f.eks. skibets alarmeringssystemer.

Beredskabsplanen indeholdt også en fuldstændig vejledning i hvordan skibets besætning skulle agere i forhold til de forskellige situationer, der evt. kunne opstå under et havneophold, hvor en terrortrussel, eller anden form for risikobetonet aktivitet, kunne komme på tale. Det her omtalte er selvfølgelig en meget forenklet beskrivelse af ISPS.

Når skibet skulle anløbe en havn med ISPS beredskab, skulle der inden ankomst afgives en deklaration til havnemyndighedernes ISPS beredskab. Denne deklaration skulle indeholde alle skibets ISPS data, samt skibets sidste 10 anløbshavne. Også skibets security level skulle opgives.

Derefter fik skibet kvittering med oplysninger om havnens aktuelle status, security level, og dermed tilladelse til at anløbe havnen.

Det var helt klart, at ISPS-beredskabet gav en hel del mere administrativt arbejde for, især skibets SSO, som i de mindre skibe som regel var skibets skipper. Men også for skibets øvrige besætning, betød det en ændring i forhold til tidligere. Der skulle, selv ved security level 1., afses mandskab til overvågning af adgangsvejen til skibet. Og ved øget sikkerhedsniveau, skulle der stilles yderligt mandskab til rådighed. Det kunne godt give problemer for de mindre skibe, med en, i forvejen lille besætning. Mange havne indførte sikkerhedsvagter, som mod betaling, kunne udføre denne vagttjeneste. Dermed kunne man løse problemet langt han af vejen.

Jeg syntes personligt, at ISPS var et godt tiltag. Det gav en god følelse af sikkerhed, som måske i første omgang, kunne virke lidt hysterisk, men på længere sigt virkede ret fornuftigt. At det selvfølgelig også gav nogle genvordigheder, syntes jeg var til at leve med. Den mening var der nu ikke alle, der delte med mig.

2003 blev året, hvor DIS (Dansk International Skibsregister) i international sammenhæng risikerede at blive betegnet som et FOC (Flag Of Convenience), et flag man i daglig tale kaldte, et bekvemlighedsflag. Den nye ære blev tildelt DIS ved et møde i ITF (International Transport Workers Federation). Navnet "bekvemlighedsflag" var ellers en betegnelse man brugte om skibe fra flagstater med en meget lemfældig holdning til ordnede forhold, såsom skatteforhold, overenskomstmæssige lønforhold, m.m. Skibene under disse flag blev også betegnet som Substandard-skibe.

At DIS nu skulle sammenlignes med f.eks. Panama, Liberia og andre bekvemlighedsflag, var selvfølgelig ikke noget der huede de gode mennesker i Det Blå Danmark. Her gjorde man alt for at fremhæve DIS, som et absolut kvalitetsregister. Begrundelsen for at ITF mente det modsatte, var bl.a. at lønmodtagere i Danmark (udenlandske søfolk) ikke havde ret til frit at organisere sig i faglige organisationer, og selv bestemme hvem der skulle forhandle for dem. Til trods for dette faktum, havde Danmark i ILO (International Labour Organization, underlagt FN), netop hidtil støttet disse fundamentale lønmodtagerrettigheder, men altså ikke selv praktiseret dem i DIS.

ITF ville derfor i forbindelse med at betragte DIS som et FOC-register, tage en debat i ILO om initiativer mod Danmarks holdning til at overholde internationale konventioner, som Danmark selv havde godkendt.

Da et flertal af de danske organisationer ikke kunne støtte beslutningen om at gøre DIS til et FOC-register, krævede man en afstemning, og fik det. Ud af 71 delegerede, stemte 62 for at DIS skulle vedhæftes det lidt feterede betegnelse FOC, 4 stemte imod (heriblandt Dansk Navigatørforening), og 5 undlod at stemme.

Det var selvfølgelig lidt af en begmand for Danmark, og vores disede register.

Navigatørforeningen mente ikke ændringen var den rette strategi, og troede ikke det ville ændre noget på forholdene. Danske rederier overholdt, efter aftaler med de danske organisationer, som et absolut minimum alle anerkendte internationale lønniveauer og ansættelsesbetingelser. Og kunne derfor ikke se, at ITF kunne gøre mere for at håndhæve de samme internationale niveauer.

Man mente, at ITF kunne skade sit eget omdømme indenfor internationalt skibsfart, og derved skade andre ITF aktioner, som var langt mere berettiget.

Det kan koste arbejdspladser, mente Danmarks Rederiforening.

SID's Transport- og Servicegruppe, som endnu organiserede en del søfolk, tog truslen mere roligt. Her mente man, at det nu var op til rederne at træffe et valg, om de mente danske søfolk var gode nok, eller om de hellere ville ansætte søfolk fra Filippinerne.

SID iværksatte en direkte og målrettet kampagne mod DIS i september 2003. I denne kampagne, som ikke var rettet mod de danske redere, men mod regeringen, hvor SID håbede på at råbe politikerne op, og få dem til at gribe ind mod den del af DIS-loven, som forhindrede danske fagorganisationer i at tegne overenskomst for udenlandske søfolk. Som argument i kampagnen, brugte SID bl.a. en række eksempler på tilskadekomne og omkomne udenlandske søfolk, som SID mente var blevet svigtet af danske redere. SID var af den mening, at en lang række arbejdsulykker og andre begivenheder kunne være undgået, hvis en vågen fagbevægelse havde haft ret til at hjælpe de udenlandske søfolk. Også en række annoncer i dagpressen blev brugt. Annoncer der langt hen af vejen var temmelig provokerende og ret usaglige i deres fremstilling. Jeg forstod godt SID og Sømændenes Forbunds budskab, og var ikke helt uenige i deres synspunkter. Men jeg brød mig ikke om de provokerende annoncer. Tekster som f.eks. "En filippiner over bord? – Han må sgu svømme hjem!", eller "Op i røven med den syge polak – stik ham en aspirin!".

Jeg syntes disse tekster var direkte nedladende og diskriminerende overfor vores udenlandske sømændskolleger. De trak, efter min mening, selve budskabet i kampagnen ned på et absolut usmageligt plan.

Der havde altid været en del udenlandske søfolk beskæftiget i danske skibe. Og, indtil 1988, hvor DIS blev indført, var disse udlændinge ansat på de eksisterende danske overenskomster. Det var denne ret, SID ønskede tilbage.

Ikke alle organisationer var enige med SID i deres kamp mod DIS. Dansk Metal, som Metal Søfart var en del af, og havde overenskomster for en del danske søfolk, og Danmarks Rederiforening, var meget kritiske over for kampagnen, og tog kraftig afstand fra den. De to foreninger var stor tilhænger af DIS, og anså registeret for en stor fordel for Danmark.

Der var også tilhængere af kampagnen. EU-parlamentarikeren Helle Thorning-Schmidt mente, at der skulle gøres op med EU's købmandsfilosofi i forhold til DIS-registret. Helle Thorning-Schmidt skulle ifølge fagbladet 3F, have udtalt følgende:

- Problemet er ikke kun dansk. Mange europæiske redere har gjort som de danske. Det risikerer at gå ud over beskæftigelsen for europæiske søfolk og vil gøre det mindre attraktivt for unge at søge ind i den europæiske handelsflåde.

Rederne skal ikke kunne få statsstøtte til at ansætte billig arbejdskraft fra Filippinerne. Vi skal gøre op med EU-kommissionens købmandsfilosofi i denne forbindelse. Rederne fra EU svigter den europæiske ungdom, der kunne gøre karriere i EU's handelsflåde. Det underminerer redernes egne målsætninger på beskæftigelsesområdet.

I Folketinget havde man gennem årene med DIS, jævnlige haft debat omkring forskellige emner vedrørende dette. Her var der nemlig også delte meninger omkring DIS.

Men, det var gennemgående DIS-lovens § 10, der var årsag til debatterne. § 10 var ikke alene et kildent spørgsmål for ITF og ILO. Der var åbenbart danske politikere, der efter 15 år med DIS, stadig ikke helt fattede de disede paragraffer. For god ordens skyld, citerer jeg her § 10 i DIS-loven:

§ 10. Kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe i dette register skal udtrykkelig angive, at de kun gælder for sådan beskæftigelse.

Stk. 2. Kollektive overenskomster som nævnt i stk.1, der er indgået af en dansk faglig organisation, kan kun omfatte personer, som anses for at have bopæl i Danmark, eller som i medfør af indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med danske statsborgere.

Stk. 3. Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kan kun omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation, eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst som nævnt i stk.1.

Stk. 4. Lov om arbejdsretten finder tillige anvendelse i sager, hvor en udenlandsk faglig organisation er part.

De skiftende regeringer i Danmark siden 1988, uanset partifarve, må formodes at være tilfredse med DIS-loven, da der ikke har været, og heller ikke nu, ville blive gjort tiltag for at ændre den. Derfor måtte de samme politikere ærgre sig skrækkeligt, hvis deres hæderkronede DIS-register nu skulle til at agere som bekvemlighedsregister.

Personligt havde jeg aldrig været den store tilhænger af DIS, og det var der flere grunde til. De fleste har jeg tidligere beskrevet, og den aktuelle med, at udenlandske søfolk ikke havde mulighed for at indgå en overenskomst med de danske organisationer viste jo kun, den falske varebetegnelse man anvendte i Det Blå Danmark. Her pralede man i store vendinger med DIS, som et kvalitetsregister, hvor alt bare var i orden!

Men var alt i orden? Ikke ifølge Enhedslisten, og tilsyneladende heller ikke ifølge ILO, som mente at DIS ikke overholdt de vedtagne konventioner. Konventioner som Danmark ellers ville have andre lande til at overholde!

Regeringen var af den opfattelse, at DIS efter international målestok var et kvalitetsregister med høj sikkerhed. Også når det drejede sig om arbejdsmiljø og sociale forhold for de søfarende. En aftale, indgået i 2002, mellem Danmarks Rederiforening og de filippinske organisationer medførte, at en befaren filippinsk sømand på et dansk skib i DIS pr. 1. januar 2002 ville få en månedsløn på i alt 1.265 US dollars, inkl. bl.a. overtid. Den lokale aflønning på et filippinsk skib ville lyde på en månedsløn på 140 US dollars.

Ovenstående er en del af et svar fra økonomi- og erhvervsministeren til et spørgsmål, om ministeren ville redegøre for, om bestemmelsen i DIS-lovens § 10, stk.2, var i overensstemmelse med internationale konventioner vedrørende arbejdsmarkedsforhold, som Enhedslisten stillede i december 2002.

Regeringen var ikke enig i den rejste kritik, og kunne i den forbindelse henvise til, at DIS-loven havde været en afgørende forudsætning for bevarelse af en dansk handelsflåde med mange danske arbejdspladser, både ombord på skibene og i land. Derfor havde regeringen ingen planer om at ændre loven!

I september 2003, kunne man i SID's fagblad bl.a. læse. Næsten halvdelen af de 7.500 søfolk på DIS skibene er udenlandske. Af dem kommer halvdelen fra Filippinerne, og dem har rederne en overenskomst med, der giver søfolkene en månedsløn på 1.300 amerikanske dollar (ca. 8.900 kroner) for en 48 timers arbejdsuge plus 103 overtimer.

Jeg har flere gange brugt benævnelsen "Det Blå Danmark", og vil her prøve, meget kort, at definere hvad denne benævnelse dækker over.

Det Blå Danmark er betegnelsen for hele det maritime erhverv i Danmark. betegnelsen dækker altså det hele, fra rederier og skibsværfter, til udstyrsleverandører, offshore, servicevirksomheder. Myndigheder, uddannelsesinstitutioner og en lang række andre virksomheder og institutioner, der direkte eller indirekte støtter er involveret i det maritime erhverv. Her følger nogle nøgletal fra publikationen "Søfartspolitisk Vækststrategi", udgivet af Søfartsstyrelsen i 2003:

Det Blå Danmark, som et sammenhængende erhvervsområde, med søfarten, skibsbygning, udstyrsindustrien, maritime tjenester samt offshore olie- og gasudvinding, udgør en samlet beskæftigelse i størrelsesordenen 75-80.000 personer. Hertil kommer en afledt beskæftigelse i andre erhverv i størrelsesordenen 35-40.000 personer. Det giver i alt en samlet beskæftigelse på 110-120.000 personer, hvilket svarer til ca. 7 % af beskæftigelsen i den private sektor. Det Blå Danmark er i en hård international konkurrencesituation, hvor søfarten alene forventes at tegne sig for en valutaindtjening på 90 milliarder kroner i 2003.

Publikationen kunne også oplyse, at den danskejede handelsflåde var blandt de yngste i verden med en gennemsnitsalder på 13,4 år. Til sammenligning var den totale verdensflådes gennemsnitsalder på 17,6 år. En anden opgørelse fra Danmarks Rederiforening, opgjorde gennemsnitsalderen på den danske handelsflåde til 6,8 år. Denne store forskel fremkom ved, at Søfartsstyrelsens opregning var baseret ud fra gennemsnitsalderen af de enkelte skibes alder. Rederiforeningens opregning var baseret på skibene målt på Brutto Tonnage.

Betydningen af etableringen af DIS kunne aflæses direkte i den danske handelsflådes udvikling, hvor antallet af skibe i årene inden etableringen var faldende. I 1988-89 ophørte faldet imidlertid, og udviklingen vendte de efterfølgende 4-6 år.

Den danske handelsflåde var i 2002 det næststørste eksporterhverv i Danmark, målt på total valutaindtjening. Specielt de senere års udvikling havde understreget rederierhvervets betydning for den danske økonomi i form af valutaindtjening, som et væsentligt bidrag til betalingsbalancen.

Udviklingen i den danske søfarts valutaindtjening kunne deles op i tre perioder. I den første periode, fra 1993 til 1996, var der en svagt stigende udvikling i såvel brutto- som nettovalutaindsejlingen. Bruttovalutaindsejlingen toppede i denne periode i 1996 med ca. 36 milliarder kr., mens nettovalutaindsejlingen ligeledes toppede i 1996 med ca. 6,8 milliarder kr.

Fra 1997 til 1999 kunne registreres en kraftigere stigning i brutto og nettovalutaindsejlingen. Væksten i bruttoindsejlingen alene, var i 1996-97 på næsten 23 %. Væksten i nettoindsejlingen i perioden fra 1997-99 var på næsten 36 %, som toppede i 1998 med ca. 10,8 milliarder kr.

Jo, dæleme gik det godt i Det Blå Danmark. Den danskejede handelsflåde var den 12. største i verden, målt på dwt (dødvægttonnage). Den danske registrerede andel af den danskejede handelsflåde havde været stigende de sidste par år, og udgjorde nu 50 %, målt i dwt. Gennemsnitsalderen for den danske handelsflåde var internationalt set lav.

Derfor kunne det kun undre mig, at man i DIS rederierne ville udsætte sig for risikoen for at blive registreret som et FOC register. Man havde åbenbart ikke indlysende økonomiske vanskeligheder, der berettigede nødvendigheden af, at mønstre underbetalte udenlandske søfolk ombord på skibene.

For coasterflådens vedkommende, som jo også var en del af det Blå Danmark, var det nu ikke ligefrem den store vækst og fremgang, der var på tale. Her skulle man være heldig, hvis ikke det var det stik modsatte, der satte dagsordenen. Den før så blomstrende danske coasterflåde var de sidste 10 år skrumpet ind til en skygge af sig selv. Den megen snak om at støtte småskibsrederne, blev ved snakken. Selv om diverse undersøgelser og flere fine rapporter, talte varmt for en fornyelse af småskibsflåden, manglede der kapital. Af de ca. 15 nybygninger, der var tilgået coasterflåden siden 1993, var der kun 6 tilbage under dansk ejerskab. De store coasterrederier var enten gået konkurs, eller overtaget af udenlandske interesser og dermed udflaget.

De værfter, der havde beskæftiget sig med bygning af coastere, var lukket. Enkelte coasterredere havde anskaffet sig brugt udenlandsk tonnage, men de kunne også hurtigt overskues. Så man kunne vel godt tillade sig at sige, coasterflåden var den del af Det Blå Danmark, som de andre ikke ville lege med!

Når man hørte coasterne omtalt i medierne, var det som regel kun i forbindelse med forlis og tragiske hændelser. Eller hvis medierne kunne opsnuse lille skandale, gerne omhandlende såkaldt "våbensmugling", se, så var der sgu knald på liggehønen. Og dog sejlede de sidste af disse gamle og udslidte skuder fortrøstningsfuldt verdenshavene tynde. At flere af dem, ikke ville have spor besvær med at opfylde kravene som "bekvemlighedsflags" egnede, hvad selve skibets fysiske tilstand angik, kunne desværre nok ikke skjules.

Pegasus - 2004

Der gik lidt over et år, inden jeg igen kom på søen. Den 19. juli 2004, mønstrede jeg igen ud som skipper ombord på **Pegasus**. Jeg påmønstrede i Moerdijk i Holland. Her lossede skibet borerør fra Tyrkiet. Jeg skulle mønstre sammen med den styrmand, der kom ombord sidst jeg afmønstrede i Rio de Janeiro. Han havde nu været hjemme på ferie, og var klar til en ny tørn. Skipperen jeg skulle afløse kendte jeg ikke. Vi lavet overlevering, og der blev også tid til en lille sludder. Styrmanden, der skulle rejse hjem kendte jeg fra sidste udmønstring. Så der var meget rart lige at få en sludder, inden vores veje igen skiltes. Den nye styrmand var dansker, men bosiddende på Filippinerne. Han tog derfor nogle længere udmønstringer end vi andre. Han var han en meget flink mand, lidt tilbageholdende og sagde ikke så meget. Men han kendte skibet, og passede sit arbejde. Besætningen var som sædvanligt Filippinere. Denne gang var der dog en Ukrainsk motormand, noget nyt der skulle afprøves. Inden jeg tog hjemmefra havde inspektøren fortalt, at man forhandlede om at sælge skibet til udenlandske købere, så det kunne måske blive sidste gang jeg var ombord. Det var dog stadig kun forhandlinger, og ikke noget endeligt endnu.

Efter udlosning sejlede vi til Hardanger fjorden i Norge. Vi skulle laste 4 tendere med tilhørende spil og davider. Disse tendere skulle til Freeport på Bahamas, hvor de skulle monteres på et stort krydstogtskib. Det var nogle store både, der skulle bruges til at sejle passagerer fra krydstogtskibet til land. Der var plads til 80 passagerer på hver af dem. Vi lastede to af dem i lastrummene, og de to andre på dækket.

Pladsen vi skulle laste på hed Oelve, tæt ved Haugesund. Derfra skulle vi til Santander i Nordspanien, og laste 5 containere med ammunition til Costa Rica og Colombia inden vi skulle over Atlanten. Selv om tenderne fyldte godt op, var der vægtmæssigt ikke meget last ombord. I alt med containerne ville det blive ca. 142 tons, så vi håbede på fint vejr så sejladsen ikke blev alt for bøvlet. Da lasten fra Santander først var besluttet i sidste øjeblik, blev der lidt omrokering af lasten da vi kom til Santander. Vi havde tenderne på lugerne stående i forlængelse af hinanden. For at få plads til containerne, flyttede vi begge tendere ud på 1 lugen og placerede dem ved siden af hinanden. Derefter svejsede vi fundamenterne, som tenderne var placeret i, fast på lugen. Det gav en ekstra sikkerhed. Containerne blev placeret på 2 lugen.

Så var vi klar til at stævne mod Bahamas, som var første stop på rejsen. Vi havde nu ca. 18 døgn sørejse foran os. Det skulle vise sig, at blive den mest behagelige rejse over Atlanten, jeg havde foretaget i mange år. Vi havde simpelthen det fineste vejr, med svag vestlig vind eller vindstille, det meste af rejsen. Først da vi kom i nærheden af Bahamas, fik vi lidt vind. Det var midt i hurrican sæsonen på disse breddegarder, men det mærkede vi heldigvis ikke noget til i første omgang.

Opholdet i Freeport gik for så vidt godt. Havnemyndighederne forlangte at vi lossede vores containere, og disse blev placeret på en oplagsplads under losningen af tenderne. Vi havde planlagt en lidt anden operationsform, hvor vi flyttede containerne ud i 1 lasten når de 3 tendere var losset. Det ville myndighederne ikke godtage, og vi måtte bøje os for deres krav. Derved tog det lidt længere tid, og blev lidt mere omkostelig. Alt blev dog klaret på en dag, så vi var snart på farten igen.

Under opholdet i Freeport fik jeg mail fra J. Poulsen Shipping. I denne mail var detaljerne omkring skibets salg og aflevering. Den nye ejer, som var fra Paramaribo i Suriname, ville forsætte med skibet i management hos J. Poulsen. Inspektøren fra P. Jørs, skulle også forsætte med inspektionen af skibet. Jeg blev forespurgt, om jeg og besætningen ville forsætte under den nye ejer med skibet under Hollandsk Antiller flag. Skibet skulle afleveres i Willemstad på Nederlands Antilles efter udlosningen i Santa Marta. Ligeledes skulle jeg komme med et hyreforslag for styrmand og jeg selv, hvis vi ville forsætte.

På rejsen til Puerto Limon i Costa Rica forelagde jeg tilbuddet om at forsætte med skibet for besætningen. Styrmanden var indstillet på at forsætte, hvis hyre var i orden. Den filippinske besætning skulle bare forsætte på deres hidtidige kontrakter, og det var de indstillet på. Der var 2 mand, der ville hjem fra Willemstad, da deres kontrakter udløb når vi kom dertil.

Den ukrainske motormand ville også blive, selv om han havde lidt svært ved at forstå hvad der gik for sig. Manden havde lidt problemer med at omgås vi andre ombord. Han talte meget dårligt engelsk, og talte i det hele taget ikke ret meget. Han passede sit arbejde, og kom også og bad om råd, hvis der var noget han var i tvivl om. Selv om det til tider kunne være lidt svært at finde ud af hvad han mente, fik vi dog klaret problemerne. Men han talte ikke med filippinerne, og holdt sig mest for sig selv. Men da jeg kun havde været sammen med ham i en kort periode, var det lidt svært lige at finde ud af hans holdninger.

Vi startede med at ligge 3 døgn til ankers ved Puerto Limon, da der var strejke på havnen. Tiden blev brugt til at udveksle mails med J. Poulsen Shipping ang. skibets nye status. Jeg havde diskuteret hyre med styrmanden, og vi var kommet til et resultat som vi ville kræve for at forsætte. Det blev der lidt skriveri frem og tilbage omkring, men vi blev dog enige til sidst.

Da vi endelig kom langs kaj, tog det 20 minutter at losse den ene container, vi skulle af med i Puerto Limon. Derefter 2 døgn sejlads til Santa Martha i Colombia. Også her gik det hurtigt, vi skulle kun losse 4 containere, så det var hurtigt overstået og vi kunne forsætte til Willemstad.

Vi ankom til Willemstad den 31. august. Vores inspektør og en repræsentant for den nye ejer tog imod os, og vi fik en snak om hvad der videre skulle ske. Næste dag gik vi i gang med selve overleveringsforretningen. Det blev nogle hektiske dage, med en masse papirarbejde. Alle skibets certifikater skulle fornyes og autoriseres. Der var nok at se til. Jeg havde ikke fået endelig bekræftelse på styrmandens og min egen situation omkring fornyelse af hyrekontrakt. Det gav anledning til yderlige skriverier. Men til sidst gik også dette punkt i orden. Den nye ejer aflagde os et besøg, og fik besigtiget sit nye skib. Han kom midt i roderiet med overleveringen, og det var måske ikke så smart. Da jeg viste ham rundt, sammen med inspektøren, og han havde fået olie på sine hænder, kom det til en lille meningsudveksling. Vi havde været i maskinen, hvor der var fuld gang i skiftning af oliefiltre og rensning af oliekløler. Manden sagde nu, - at ombord i hans skibe skulle der ikke være olie og andre ting man kunne få snavsede hænder af -.

Jeg var lidt oppe at køre, dels diskussion med rederiet om hyren, dels havde vi været travlt beskæftiget med papirarbejdet, så jeg havde lidt kort lunte.

Jeg sagde derfor, - at hvis den gode mand havde forventet at få en lystyacht, så havde han sgu gjort en dårlig handel. Her ombord arbejde vi, og til tider kunne det ikke undgås vi også fik beskidte hænder, det var faktisk en del af vores hverdag -.

Jeg kunne godt mærke, at denne bemærkning ikke fald i god jord, hverken hos ejeren eller inspektøren. Jeg var ikke lige i humør til at agere den underdanige lønslave på det tidspunkt. Senere på dagen, bemærkede inspektøren da også, at jeg ikke havde været særlig diplomatisk med denne udtalelse. Næste dag var ejeren igen ombord, og han ville lige bemærke at jeg selvfølgelig var i min fulde ret til at blive vred over hans bemærkning dagen før. Selvfølgelig kunne han indse, at vi blot passede vores arbejde, og han var helt tilfreds med vores måde at gøre dette på.



Den 5. september var der officiel afleveringsdag. Det gik nu uden problemer. Inspektøren strøg Dannebrog, og det nye flag blev hejst. Nu var jeg blevet skipper på et skib under bekvemlighedsflag. Hollandske Antiller var på listen over FOC-register. Det havde jeg nu ikke de store vanskeligheder ved at acceptere.

Jeg tog et par billeder af flagskiftet, og derefter fortsatte vi med arbejdet. Skibet skulle males om udenbords. Det klarede besætningen selv, alle mand, både styrmand, inspektør og besætning deltog. Vi var ved at være klar til afgang i det nye regi.

J. Poulsen Shipping havde ikke fundet nogen last til os endnu. De sidste dage var der melding om en hurrigan, der havde retning mod øen. Derfor udsatte vi afsejlingen et par dage. Stormen passere dog heldigvis omkring 100 sm. nord om øen. Der var dog et døgn, hvor øen var i alarmberedskab. Al flytrafik var indstillet, så inspektøren blev lidt forsinket af den grund.



Vi afsejlede fra Willemstad den 15. september. Da vi stadig ikke havde fået nogen last, gik vi til en lille ø, Aruba, hvor vi ankrede og afventede ordre. Mens vi lå der, hjalp jeg motormanden med at skifte brændstoffdysser på hovedmotoren, og rydte op efter de reparationer der var blevet lavet. Jeg kunne godt mærke på manden, at der var noget der nagede ham.

Vi fik en lille sludder mens vi gik og arbejdede. Det kom frem, at han længtes meget hjem og ikke havde det så godt med resten af besætningen. Han mente ikke de

forstod ham, og derfor undgik han at tale med dem. Han kunne ikke forstå, at vi f.eks. var nød til at spise i en fællesmesse. Efter hans mening var der stor forskel på om man var Europærer eller Filippiner, og han havde det ikke så godt med at skulle være tvunget til at dele messe med

Filippinerne. Han mente også, at jeg som skipper, skulle tage hensyn til hans baggrund og de vanskelige forhold der herskede i hans hjemland!

Jeg forklarede nu manden, at ombord på et skib som vores var der ikke plads til at tage specielt hensyn til den enkeltes opfattelse af andre nationaliteter, og slet ikke politiske holdninger. Her var vi en blandet besætning, og enhver måtte nødvendigvis yde sit til at et fællesskab kunne fungere. Jeg kunne heller ikke tage hensyn til hans evt. problemer med forholdene i hans hjemland.

Enten forstod manden ikke hvad jeg mente. Eller også ville han helt bevist være en outsider. Det var lidt ærgerligt vi ikke havde fået denne snak på et tidligere tidspunkt. Jeg foreslog, at han sagde sin hyre op og rejste hjem. Det ville han slet ikke høre tale om. Det havde han ikke råd til, og han ville også blive set ned på af sin familie. Der var ikke noget at gøre ved sagen lige på dette tidspunkt. Senere blev manden dog sygeafmønstret, og vi kom på den måde ud af problemet. Efter et døgn til ankers, fik jeg ordre på at sejle mod Europa for ordre. Vi lettede anker og satte kursen mod Mona passagen i første omgang. Rejsen startede med godt vejr. Men vejrmeldingerne lød på, at en hurrigan var på vej mod Caribbean fra det sydlige Atlanterhav. Jeg håbede derfor at kunne komme gennem Mona passagen, og ud i Atlanten inden den udviklede sig. Det lykkedes også, og den 19. september satte vi kursen mod den engelske kanal.

Vi fulgte storcirklen, og nu var en ny hurrigan på vej op gennem Atlanten med kurs mod Azorerne. Denne hurrigan skulle efter beregningerne nå at komme foran os. Efter nogle dage fik vi ordre på at ændre kurs mod Gibraltar. Vi skulle til Sydfrankrig i Middelhavet og laste. Hvis vi nu satte kursen direkte mod Gibraltar, ville vi komme meget tæt på hurriganen der kom sydfra. Derfor besluttede jeg at styre ret øst i nogle døgn. Det viste sig at være den rette beslutning. På den måde kom vi foran hurriganens bane, og på den østlige side af centeret. Først da centeret havde passeret agten om os, fik vi lidt dårligt vejr i nogle dage. På rejsen fik motormanden, under noget slibearbejde, en splint i øjet. Jeg prøvede at fjerne splinten efter først at have bedøvet øjet. Det lykkedes ikke, splinten havde sat sig fast på hornhinden. Jeg holdt hans øje bedøvet og tildækket under resten af turen. Jeg havde fået ordre om at gå ind til Gibraltar for at påmontere noget surringsgrej i lasten. Her kunne motormanden komme til en læge og få ordnet sit øje.

Den 5. oktober, var vi fremme ved Gibraltar. De sidste dage forinden, havde der været ret så meget skriveri frem og tilbage med rederiet. Da vi skiftede flag i Willemstad, var der nogle certifikater, der ikke nåede at komme på plads. Det skulle ordnes når vi kom til Frankrig. Nu ville myndighederne i Gibraltar ikke give skibet tilladelse til anløb, da skibet ikke havde noget gyldigt ISPS certifikat (International Ship Security Certificate). Der var et af de nye certifikater som var indført de sidste par år. Vi fik dog tilladelse, da man godtog en erklæring fra den nye flagstat om at certifikatet var under udarbejdelse.

Vi kom først til kaj for at bunkre. Motormanden kom på hospitalet og fik ordnet sit øje. Lægen sygemeldte ham, og han blev sygeafmønstret. Der blev arrangeret en ny motormand, som skulle komme ombord i Sete. Derefter skulle vi ligge til ankers i bugten og lave det arbejde der skulle udføres. Inspektøren og en montør kom ombord, og de næste 3 dage blev der arbejdet på højtryk. Vi skulle have monteret containerbeslag på tanktoppen i hele underlasten. Der kom også klasse surveyor ombord til at gennemgå skibets klassepapirer. Så der var nok at tage sig til i de dage. Fra

Gibraltar skulle vi til Sete i Frankrig, og laste containere med atombændsel til Cape Town i Sydafrika.

Denne last var der meget sikkerhedsforanstaltninger omkring. Straks ved ankomsten kom der folk fra afskiberen og myndighederne ombord. Hele skibet blev gennemgået fra A til Z af myndighederne, som skulle udfærdige et certifikat med tilladelse til at laste. Afskiberens repræsentant briefede om lasten, som bestod af 7 stk. containere med i alt 52 stk. atombændselselementer til et atomkraftværk. Da skibet var godkendt, og alle certifikater udfærdiget, blev hele besætningen instrueret i hvad lasten bestod af. En instruktør fra afskiberen gennemgik alle procedure omkring sikkerhed for lasten. Hver enkelt besætningsmedlem fik udleveret en mappe med forskrifter om behandling af lasten, i tilfælde af en ulykke eller havari skulle ske. Der blev også udleveret en personlig strålingsmåler til hver enkel, som skulle bæres under hele rejsen. Der blev et par dage fri inden vi skulle laste, så der blev tid til en tur i land også. Efter lastningen var afsluttet, blev hele surringsarrangementet gennemgået af surveyor og repræsentanter fra myndighederne. Til slut blev alt godkendt, papirerne underskrevet og vi kunne begynde rejsen mod Cape Town.

Denne rejse var en ret træls tur. Vi havde en hel del modvind ned af Afrikakysten, men det var ikke usædvanligt. Syd for 15 grader nord, fik vi konstant sydøstlig vind, kaldet South East Trade vind, og det bevirkede at vores fart ikke var noget at skrive hjem om. Det kunne jeg nu ikke undgå, og befragterne brokkede sig da også over vores ringe fart. Det var der nu ikke noget at gøre ved. Vi havde også lidt problemer med maskinen, eller rettere, med den nye motormand. Han levede ikke helt op til hans job, og vi havde et par episoder hvor der blev talt med store bogstaver.

Men til slut kom vi dog frem, en del forsinket, men til gengæld uden de helt store problemer. Jeg skulle hjem på ferie fra Cape Town, og kunne selvfølgelig godt have tænkt mig det ikke havde været så langsom en rejse. Distancen Sete – Cape Town 5899,3 sm. total tid 31,5 døgn, gennemsnitsfart 7,87 knob.

Det blev den hidtidige langsomste rejse jeg havde gjort med den gode *Pegasus*. Afløsningen gik smertefrit og jeg var hjemme i Frederiksværk den 15. november til en velfortjent ferie.

Efter lidt afslapning var det blevet tid til, at jeg skulle have opfrisket min viden som sygdomsbehandler. Ligesom vores sønæringsbeviser, havde beviset som sygdomsbehandler en løbetid på 5 år, hvorefter det skulle fornyes. For at få fornyet sygdomsbehandlercertifikatet, skulle vi på et ugekursus, hvor vi fik opfrisket vores viden på dette område. Det foregik på Fanø, hvor centeret for det Maritime Sundhedsvæsen havde til huse. Kurset blev holdt fra den 12 til 17. december, og jeg var indkvarteret på Fanø Krogård. Her blev vi forkælet med god mad, og havde et rigtig hyggeligt samvær. Da det var et genopfriskningskursus, havde vi alle været grundelementerne igennem tidligere. Men nu var sygdomsbehandling ikke lige det vi beskæftigede os mest med i dagligdagen, så det var helt relevant at få det hele frisket op med mellemrum. Vi kursister brugte hinanden som patienter. Hver dag startede med en konsultation, hvor der blev taget temperatur, vejrtrækningsfrekvens, blodtryk, puls, bevidsthedsniveau og almen tilstand. Alt blev ført ned i patientjournalen. Og det viste sig hurtigt, at opholdet på kroen faktisk kunne aflæses af flere journaler i løbet af ugen. Derudover trænede vi i alt hvad til faget hørte. Der blev syet i brugsens tilbud på flæskesteg, da der ikke rigtig var tilslutning fra os

kursister, til at agere patient i netop denne disciplin. Anderledes så det ud med træning i indsprøjtning. Her brugte vi igen hinanden, og havde saltvand i sprøjterne. Som noget nyt denne gang, blev vi også trænet i bruge elektrisk genoplivningsapparat.

Hele kurset forløb i en god og hyggelig atmosfære, og jeg følte det rigtig rart at få hele pensummet opfrisket. Der var også tid til at få snakket en del søfart, og da vi kom fra alle lag af erhvervet, manglede vi ikke samtalestof. Der blev diskuteret heftigt, gerne over en øl på kroen om aftenen.

Der havde i løbet af året været flere debatter omkring bl.a. sundhed, og det var jo ret relevant at diskutere dette emne lidt nærmere. En af meldingerne i forbindelse med undersøgelsen omkring sundhed til søs lød, at risikoen for at dø hvis man arbejdede som sømand, var 68 pct. højere, end hvis man arbejdede på landjorden. Det var temmelig skræmmende, og dog ikke. Hvis man så på hvilke sygdomme, der var skyld i den høje overdødelighedsfrekvens, var det lungekræft, hjertekarsygdomme og kræft i tarmen. Alle kunne henføres til sømandens arbejde, med lange arbejdstider, for lidt motion og forkert kost. På kurset var vi et par stykker fra coasterfarten, en enkelt fra slæbebåd og resten fra større skibe. Det gav selvfølgelig anledning til megen diskussion om hvilken kategori af søfolk, der var værst belastede i deres arbejde. Og, selv om alle selvfølgelig mente, at netop deres arbejdsområde var mest belastet, var der dog nogenlunde enighed om, at der burde gøres noget mere ved problemet i fremtiden. Så det gav stof til eftertanke. Efter kurset var det tid for at holde jul i fred og ro.

Pegasus - 2005

Der kom til at gå lidt tid, inden jeg igen kom ud at sejle. Der var ændret lidt på arbejdsgangen hos Poulsen Shipping, med hensyn til **Pegasus**. Også skipperen der havde afløst mig, ville gerne have lidt længere tid ombord.

Den 10. marts 2005 rejste jeg til Durban for at mønstre. Jeg rejste sammen med inspektøren, som skulle forestå noget reparationsarbejde ombord inden vi skulle sejle videre. Der skulle også afholdes audit på skibets ISM. Skibet var dog lidt forsinket, og ankom først et par dage senere. Der blev tid til lidt afslapning, og se lidt på byen, så det var meget rart.

Da vi kom ombord, gik inspektøren i gang med det planlagte reparationsarbejde. Der skulle udskiftes nogle plader på tanktoppen, så det ville der gå et par dage med. Jeg fik lavet overlevering med skipperen. Senere kom surveyøren der skulle forestå auditten, og vi startede op med dette. Da det blev fyraften fik jeg talt lidt med styrmanden. Det var den samme som sidst. Han havde nu været ombord i 6 måneder, og forventede at tage et helt år i stræk. Det syntes jeg nu ikke var nogen god ide, men det var jo ikke noget jeg bestemte. Og så lang tid han passede sit arbejde, kunne jeg også være ligeglad. Af filippinerne var der kun 2 fra min gamle besætning, så der var nye folk der skulle læres at kende.

De næste par dage gik med reparationer, auditten blev afsluttet uden bemærkninger. Inden vi skulle laste, bunkrede vi fuldt op. Ligeledes med proviant. Vi skulle laste 32 stk. 20' containere med, i alt 413 tons ammunition/eksplosives. Lasten skulle til Barranquilla i Colombia.

Den 18. marts sejlede vi fra Durban. Vejret var fint, NE 5-6 med svær dønning. Da det var agterind, generede det os ikke. Vi havde den stærke Agulhasstrøm med så lang tid vi styrede sydpå så farten var, efter Pegasus standart, svimlende på mellem 11 og 15 knob. Jeg havde besluttet at sejle langs med 100 favne kurven ned langs kysten. Godt nok var det lige langs med denne dybdekurve de berygtede "kapbølger" opstår. Men med de vejrforhold vi havde i udsigt, var der ingen fare for at komme i konflikt med dem. Det blev lidt køligere da vi rundede Cape of Good Hope. Der kom også lidt vind fra skiftende retninger. Men det var kun et par dage. Derefter steg



temperaturen igen støt. Jeg havde travlt med at få styr på en ny computer. Mens jeg havde været hjemme var der kommet en hel del nye formularer, og andre ting i forbindelse med skibets implementering i ISPS. Det var der nu god tid til at få sat styr på.

Påsken blev fejret i fin stil, med grillparty og afslapning i det fine vejr. Efterhånden som vi nærmede os Sydamerikas kyst steg temperaturen, også havvandet blev rigtig varmt. Vi blev nød til at reducere på hovedmaskinen, da det kneb med at holde køling på denne. Jeg havde tidligere klaget over, at turboladeren trængte til en overhaling.

Vi havde chancen i Durban, men det var der ikke tid til fik jeg at vide. Så var der jo ikke andet at gøre, end at reducere farten og håbe på, vi havde tid til det.

Senere på rejsen blev der flere problemer med det gamle maskineri. Dog ikke værre end vi kunne holde trit med dem, spørgsmålet er bare hvor længe!

Besætningen fik gjort noget ved malearbejdet, og snart var alt ombord nymalet. Lige omkring ækvator rendte vi ind i et par døgn med meget kraftig regn. Inden vi kom frem til Colombia, fik jeg detaljer på næste rejse. Det blev til Trinidad for at laste 4 store generatorer, samt lidt stykgods til Livorno i Italien. Vi skulle også til Savannah i USA og laste noget nuclear gods til Ukraine.

Den 16. april ankom vi til Barranquilla om morgenen, og sejlede igen om eftermiddagen. Det gik meget hurtigt, da der kun var containere der skulle losses.

Da vi sejlede, kunne vi ikke holde kølvandstryk på hovedmotoren. Efter vi havde droppet lodsens, stoppede vi op og undersøgte problemet. Der var gået hul på et rør fra søkassen til kølvandspumpen. Motormanden fik lappet røret nødtørftigt med en gummilap og spændebånd. Så kunne vi igen sejle. Jeg skrev en større mail til inspektøren om de problemer der var opstået siden vi sejlede fra Durban. Jeg bad ham se til at der blev gjort noget ved vores maskinproblemer, inden det var for sent.



I Pt. Lisas på Trinidad fik vi lastet de 4 store generatorer. Det var nogle store bæster der vejede 55 tons stykket. Det blev de eneste vi skulle laste der, stykgodset var blevet canslet. Under opholdet i Pt. Lisas fik motormanden målt det sprængte kølvandsrør op, og jeg bestilte en workshop til at komme ombord i Savannah. På rejsen til USA kørte vi på nødkøling, så kunne vi lige holde temperaturen acceptabelt.

Inden ankomst til Savannah var der en masse formularer og papirer der skulle afsendes til myndighederne. Nu strejkede vores fax, og jeg kunne ikke få skiddet i gang igen. Se, det var værre. Er der noget der kan få amerikanerne op på dupperne, er det når der går kage i deres meget bureaukratiske papirusseri. Det varede ikke længe før der var besked fra både agent og

andre i Savannah. De skulle alle have papirer og formularer "ASAP", ellers ville skibet blive nægtet adgang.

Efter nogen tid gik det op for dem, at jeg ikke kunne sende deres famøse papirer. Og det skulle vise sig, det kunne sgu godt lade sig gøre at sejle et skib ind til Savannah uden!

Det var første gang jeg var i amerikansk havn siden ISPS var indført. Men det var absolut ikke blevet lettere at have med at gøre. Da vi først var kommet langs kaj, var de nu meget flinke og

medgørlige. Workshopen jeg havde bestilt til at lave et nyt kølvandsrør, kunne ikke klare denne opgave. De kunne levere røret, men ikke flanger til. De flanger de havde, var nogle andre typer. Dem vi skulle bruge kunne først skaffes i løbet af nogle dage. Vi fik leveret røret, og ville så prøve at bruge de gamle flanger.

Lastningen tog ikke lang tid. Vi lastede 3 fladracks med uranium nuclear fuel. I alt 22 tons. Jeg forhørte mig om det var muligt at blive liggende ved kajen og skifte kølvandsrør. Til min store forbauselse, fik jeg lov at blive liggende i 8 timer. Området omkring kajen var helt afspærret på grund af lasten. Og denne afspærring ville ikke blive ophævet før skibet var sejlet. Da man havde kalkuleret med at vi først ville blive lastet på et senere tidspunkt, kunne man ikke bare ophæve afspærringen. Derfor kunne vi i fred og ro skifte kølvandsrør, og endda være overvåget af sikkerhedsvagter.

Rejsen over Atlanten blev ikke helt uden problemer. Maskinproblemerne fortsatte, nu var der også problemer med hjælpemotorerne. Efterhånden syntes det at være skruen uden ende. Så snart vi fik løst et problem, opstod der straks et nyt. Jeg var ved at være godt og grundigt træt af det nedslidte maskineri. Jeg følte efterhånden, jeg kunne bruge oceaner af tid på at arbejde med maskinen, uden at få noget fornuftigt ud af det. Det var ligesom rederiet ikke formåede at indse, at maskineriet virkelig trængte til en gennemgående omgang. Ikke kun en lille nødreparation når det ellers kunne passe med inspektørens andre planer. Eller også var det måske helt bevist, man ikke ville ofre for meget på skibet. Det fandt jeg nu aldrig ud af.

Lossehavnen i Ukraine blev Oktabyrsk, og der skulle vi til først. Jeg sendte derfor mail hjem til både rederi og inspektør omkring vores problemer med maskinen. Det var ikke første gang jeg havde beskrevet dette for dem. Jeg foreslog at vi fik gjort noget ved maskinen når vi ankom til Livorno. Og som sædvanlig, havde jeg nær sagt, så fik jeg ikke noget respons på min mail.

En aften midt i Middelhavet, opdagede jeg der sprøjtede brændolie ud i inspektionskammeret på hovedmotoren. Jeg stoppede motoren, fik varskoet motormanden og vi fandt en revne i føderøret til brændstofpumperne. Ifølge styrmanden, var det en revne der var opstået inden skibet kom til Durban. Da den opstod, blev det midlertidigt repareret med en gummilap og en trækile. Denne form for nødløsning, var også i orden. Man skulle bare have udbedret skaden hurtigst muligt. Det var ikke blevet gjort, og jeg havde ikke fået nogen information om det ved overleveringen i Durban.

Styrmanden sagde, at han havde sagt det til inspektøren i Durban. Og denne skulle have sagt, at det var der ikke tid til at lave, da det var ret besværligt at komme til! Jeg syntes, det var ret uansvarligt at bare ignorere sådan en skade.

Vi fik ved fælles hjælp bakset røret ud, og det var sgu ret besværligt. Heldigvis var der stille vejr, så vi kunne i ro og mag lave reparationen. Motormanden fik svejset røret, og efter 3 timers intens arbejde kunne vi forsætte rejsen.

Jeg var meget vred over denne hændelse, og skrev næste morgen en mail til, både J. Poulsen og inspektøren. Jeg gav heri udtryk for min mening om denne ansvarsløse form for fortielse. Og spurgte til slut, om man havde tænkt at få gjort noget ved maskineriet, eller man bare ville lade det hele lalle derudaf, til det stoppede af sig selv.

Det satte lidt skub i sagerne, og jeg fik ret hurtigt et svar på denne mail. Svaret fra J. Poulsen var, at inspektøren og en reparatør ville komme til Livorno, for selvfølgelig skulle der gøres noget ved vores maskinproblemer.

Jeg syntes efterhånden, jeg havde fået nok af at slås med maskinproblemerne ombord, og besluttede at sende min opsigelse. Jeg havde flere gange påpeget overfor både rederi og inspektør, at med maskineriets tilstand, og det ekstra arbejde det medførte, var det påkrævet at ansætte en uddannet maskinmester. Jeg havde lige så mange gange fået at vide, det var man ikke indstillet på. Deres argument var hele tiden, at en maskinmester ikke kunne udrette mere end vi selv gjorde. Så var spørgsmålet, skulle man tage det som en ros for det arbejde vi udfører, eller skulle man se sådan på det, at den uddannelse en maskinmester gennemgik i de år han var på skole, var det rene tidsspilde?

Selvfølgelig kan man ikke anskue problemet på denne, lidt firkantede måde. Det var aldrig lykkedes mig, trods utallige forsøg, at overbevise de forskellige rederier jeg havde diskuteret problemet med, at en maskinmester trods alt må formodes at have mere faglig indsigt i sit fag, end en skipper med et duelighedsbevis i motorpasning. Eller en motormand for den sags skyld. Rederierne fasthold hårdnakket, dels var der ikke økonomi til en maskinmester, dels overholdt de jo bemandingsreglerne. Begge argumenter var, som sådan, sikkert korrekte.

Med hensyn til bemandingslovgivningen, overholdes den til fulde. Det eneste man kan sige til dette er, at disse regler var lavet på et tidspunkt, hvor coasterne, som reglerne omhandler, sejlede i nord/østersøfart og ikke World Wide. I nord/østersøfarten var der ikke langt mellem de forskellige havneanløb. Derfor var der heller ikke de store problemer med at få en reparatør ombord, eller et værksted til at udføre en reparation, når dette var påkrævet. Problemet bliver unægtelig af en anden art, når skibet befinder sig midt på Atlanten eller Stillehavet, langt fra anden hjælp end hvad der kan klares via en radio, eller mail. Med de lange sørejser, der blev foretaget med coasterne, i hvert tilfælde i "krudtfarten", burde økonomien til en maskinmester heller ikke være noget problem.

Jeg havde ikke mere lyst til at påtage mig den ekstra byrde, som jeg følte arbejdet med maskineriet efterhånden var. Derfor sendte jeg min opsigelse.

Vi fortsatte gennem Middelhavet og det Græske øhav med dejligt forårsvejr. Da vi kom frem til Dardanellerstrædet fik vi dog lidt problemer.

Vi ankom planmæssigt til Canakkale lodsstation, den 27. maj, og fik i første omgang lodsens ombord. Da han var vel ombord, meddelte han vores position og data til Canakkale VTS. Derfra fik han besked på at vi ikke kunne passere strædet, men skulle vende om og gå til ankers på en nærmere angivet ankerplads. Selv om både lodsens, og jeg selv, var ret uforstående over denne melding, kunne vi ikke andet end at parere ordre. Vi ankrede på en ankerplads 16 sm. fra Canakkale.

Jeg fik straks kontakt med rederiet i Korsør på telefon og sat dem ind i situationen. Både fra skibet, og rederiet, var alle nødvendige papirer, certifikater og oplysninger sendt til den lokale agent og kanalmyndighederne i god tid før vores ankomst. Via rederiet fik jeg at vide, det simpelthen var VTS i Canakkale der havde misforstået situationen. Og da det var en speciel last, gjorde det disse misforståelser en del mere graverende.

Næste morgen, lørdag, fik jeg meddelelse fra vores Tyrkiske agent. Han beklagede meget denne forsinkelse, men Canakkale VTS krævede en permission fra myndighederne i Ankara. Da det var weekend, kunne denne permission først gives efter weekenden!

Således fik vi et par afslappende dage til ankers. Da vi endelig kom gennem strædet, gik det fint til vi kom til Istanbul, og skulle gennem Bosporus strædet. Her var strædet lukket for al trafik p.g.a. nogle store tankskibe der skulle igennem først. Igen blev der lidt forsinkelse, nu var det ved at blive en hel vane. Til sidst kom vi da til Oktabyrsk, fik losset og kom af sted igen uden de helt store problemer. Skibets agent i Oktabyrsk var lidt af en plattenslager, og prøvede at lave et stort nummer ud af vores forsinkelse. Det blev nu ikke gjort på en særlig raffineret måde, og gav ham heller ikke ekstra penge i lommen. Vi blev enige om, at næste gang jeg kom til Oktabyrsk skulle jeg betænke ham med en lille present. Det lovede jeg højt og helligt, vel vidende at jeg var helt sikker på aldrig at komme til havnen igen.

Rejsen fra Oktabyrsk til Livorno forløb uden forsinkelser. Vi bunkrede i Istanbul efter passage af Bosporus strædet. Det var også det eneste stop på vejen. Næste rejse efter Livorno, ville blive en rejse fra Israel til Colombia. Jeg fik meddelelse om, at jeg ville blive afløst i Livorno. Rederiet kendte mit forbehold mod at sejle på Israel, så det kunne jo ikke passe bedre. Da vi var vel klar af Dardaneller strædet, havde jeg et par dage til at gøre klar til overleveringen. Jeg havde også fået besked på, at der ville komme en reparatør hjemmefra. Han skulle sejle med et stykke tid for at få sat lidt skik på maskineriet. Det kunne jeg heldigvis tage meget let, og gjorde det også. Jeg var glad for at slippe for mere vrøvl med maskineri i denne omgang. Vi ankom til Livorno sent på aftenen den 11. juni. Næste morgen kom min afløser og vi fik lavet overlevering. Jeg var hjemme den 13. juni 2005, og kunne holde en velfortjent sommerferie. Det blev også sidste gang jeg kom til at arbejde for J. Poulsen Shipping, og næsten sidste gang jeg fik mere med "krudtfarten" at gøre. Det blev til en lille snuser til det igen, kort tid før jeg gik på efterløn. Men mere om denne episode senere.

Det var igen tid for overvejelser omkring min situation, som sømand i coasterflåden. Efterhånden syntes jeg ikke, der var ret meget lys forude. Men jeg havde stadig ikke opgivet at sejle i coasterne. Selv om udbuddet af hyre efterhånden var på et absolut minimum, var der dog stadig et par gamle skuder, der sejlede.

Kort tid efter jeg var kommet hjem, var der igen røre om SID's kampagne mod DIS fra efteråret 2003.

Mandag den 23. juni 2005, blev 3F (tidligere SID) og Sømændenes Forbund ved Arbejdsretten idømt en bod på tre millioner kroner, som skulle betales til Danmarks Rederiforening og Rederiforeningen for mindre Skibe. Bodden var straffen for at have søgt at opnå en overenskomstordning, der stred imod den lovbestemte kompetencefordeling af overenskomstområdet, som SID/Sømændenes Forbund havde forsøgt gennem en årrække.

Ved udmålingen af bodden lagde Arbejdsretten bl.a. vægt på, at SID og Sømændenes Forbund bevist havde udsat medlemmerne i de to rederiforeninger for en risiko for skade og søgt at nedsætte deres omdømme på internationalt plan.

Formanden for Sømændenes Forbund, Søren Sørensen, mente ikke at kampagnen gik over strengen. Til radiomagasinet NyhedsXpressen, udtalte han følgende:

- Det, vi helt faktisk fortalte i denne kampagne, var historier fra hverdagslivet, der illustrerede hvordan nogle af de udenlandske søfolk på danske skibe blev gemt og glemt. De havde jo ikke kendskab til de danske regler, og som følge deraf fik vi kendskab udefra til de ting, de havde været ude for. Og det var dem, vi redegjorde for i en kampagne, så den danske befolkning kunne se, hvad et Dansk Skibsregister kunne afstedkomme. Skibene kommer aldrig til dansk havn, og så følte vi, at vi havde en informationspligt.

Det fremgik af dommens præmisser, at annoncerne måtte anses for utilbørlige henset til karakteren af, og grovheden af de enkelte annoncetekster, der i visse tilfælde var kædet sammen med navngivne danske rederier. På den baggrund fastslog Arbejdsretten, at annoncekampagnen var et overenskomststridigt og ulovligt kampskridt.

Men Søren Sørensen afviste, at dommen ville få fagbevægelsen til at ytre sig anderledes en anden gang.

- Det er svært at bede dansk fagbevægelse om at nedtone den vilje, man har til at ville tegne danske overenskomster for danske arbejdspladser. Skulle vi anerkende, at vi ikke har denne ret, så er der ingen grundlag for, at dansk fagbevægelse eksisterer. Jeg synes nok, at historien op igennem tiden – for ikke at tale om det seneste her med billig arbejdskraft fra lande der ligger under for den kultur, vi er en del af – viser, at der absolut er brug for dansk fagbevægelse, siger formanden for Sømændenes Forbund.

Jeg undrede mig lidt over denne bod, og syntes ikke den var helt rimelig. Men nu var jeg sømand, og ikke jurist, så jeg formodede at der var en grund til at idømme boden. At der i kampagnen i 2003, blev brugt usmagelige tekster og hentydninger, var jeg helt enig i. Det kunne sikkert opfattes som både diskriminerende og nedladende overfor vores udenlandske sømandskolleger.

Men grundsubstansen i kampagnen, som jeg opfattede den, var at gøre opmærksom på at DIS ikke var det superregister, som både politikerne og rederne gerne gav udtryk for. I dollartegnets klare lys, var DIS jo et lykketræf for Det Blå Danmark, set med politiker og rederøjne. At kampagnen i 2003, om end noget plat og tvetydigt, netop havde klarlagt nogle af de mere uheldige følger af DIS-loven, kunne man åbenbart ikke få øje på.

Da jeg de senere år hovedsageligt havde sejlet sammen med filippinske menige søfolk, kendte jeg deres sociale forhold rimeligt godt. Og, selv om der var lavet aftaler mellem de danske rederiforeninger og de filippinske søfartsorganisationer, tålte disse aftaler overhovedet ingen sammenligninger med danske overenskomster. Forholdene for de filippinske søfolk var blevet bedre, end i 1988, hvor det hele startede. Men uanset disse forbedringer, var de filippinske søfolks sociale forhold stadig på et uacceptabelt niveau, sammenlignet med danske.

Økonomi- og erhvervsminister Bent Bendtsen, havde i forbindelse med debatten omkring de omstridte ILO konventioner i 2003, udtalt, at aftalerne mellem rederiforeningerne og de filippinske organisationer førte til, at en befaren filippinsk sømand fik hele 1.265 US dollar i hyre inkl. overtid pr. januar 2002. Det var jo nærmest en fyrstelig hyre, sammenlignet med de 140 US dollar den

samme sømand ville opnå på et filippinsk skib. Og, det mente man åbenbart i regeringen, var en ganske fornuftig ordning, som man godt kunne være bekendt!

Hvad fik den danske skibsreder så for denne fyrstelige hyre? Jo, han fik en måneds arbejde udført inden for den normale arbejdstid. Derudover kunne han forlange 104 timers overarbejde udført, uden at skulle betale ekstra, da disse timer var inkl. i månedshyren. Den filippinske sømand kunne altså, hvis overtiden blev udnyttet maksimalt, komme til at arbejde for den formidable timeløn af ca. 30 gode danske kroner.

Det var dog ikke kun det rent lønmæssige, hvor de filippinske søfolks sociale velfærd var uden for alt sund fornuft. Det skete ofte, at en filippinsk sømand kom til mig og beklagede sig over, at hans familie ikke havde modtaget mandens hjemsendte penge til tiden. Efter den filippinske "overenskomst" skulle 80 % af grundhyren hjemsendes via sømandens forhyringskontor, hvorfra de ville blive udbetalt til sømandens familie. Det skete ofte, at dette forhyringskontor var endog meget længe om at udbetale pengene. Når jeg henvendte mig til rederiet, kunne de oplyse at pengene var overført til aftalte tid. Sømændene oplyste også, at den vekselkurs disse forhyringskontorer brugte, når de skulle udbetale pengene til familierne, var meget lavere end den officielle. Sømændenes hyre var jo optjent i US dollars, og det var også den valuta pengene blev overført i til forhyringskontorerne. Men her blev de udbetalt til familierne i lokal filippinsk valuta, og forhyringskontorerne tjente således på vekselkursen, en fortjeneste som sømanden blev snydt for. Penge indtjent ud over de omtalte 80 %, kunne sømanden selv disponere over. De kunne overføres direkte til en bank.

Tidligere lød de filippinske kontrakter på 12 måneders udmønstringsperioder. Senere blev dette ændret til 9 måneder. Men mange af søfolkene ønskede forsat at blive ude i et år. Det forklarede de med følgende. Når de afmønstrede, havde de ingen indkomst mens de var hjemme hos familien. De havde ingen mulighed for at hæve nogen form for understøttelse. De vidste ikke hvornår de igen kunne mønstre ud på en ny periode. Det afhang helt og holdent af deres forhyringskontor, og hvor mange søfolk dette havde gående. Derfor gjaldt det om, at blive ude så længe som muligt.

Dette var bare et meget lille udpluk af de, efter danske forhold, asociale betingelser de filippinske søfolk måtte leve med. Om de var tilfredse, skal jeg ikke kunne sige. Spurgte man dem om dette, svarede de ja. De fortalte, at efter normal levestandard i deres hjemland, havde de gode forhold med de penge de tjente. Men der var mange forhold, som de fortalte om, man som dansker havde svært ved at forstå fornuften i. Den megen korrupsion der var på Filippinerne, var jo hverdag for disse søfolk, men temmelig uforståelig for mig.

De danske skibsredere og politikere måtte jo syntes, at underbetaling og social undertrykkelse af de søfolk der i stadig større grad bemandede de danske skibe, var helt i orden. Det skulle der åbenbart ikke røres ved. Og når man, som SID/Sømændenes Forbund, var så letsindige at gøre opmærksom på dette, skulle det selvfølgelig straffes. At boden på de 3 millioner kr. i sidste ende kom til at hænge på medlemmerne i de to organisationer, så man stort på. Nu fik skibsredernes organisationer lidt på kistebunden i deres sikkert slunkne pengekiste, det var jo sikkert helt tiltrængt!

Derfor kunne det også være interessant at kigge lidt på dansk skibsfarts økonomi. Op til 1988, var de danske rederier ikke i stand til at konkurrere med deres udenlandske kollegaer. Flere rederier så sig nødsaget til at flage deres skibe ud under andre flag. Denne vildfarne sejlads til fremmede kyster, kunne politikerne ikke lade stå til. Der måtte gøres noget. Den danske handelsflåde, med dens stolte traditioner og store betydning for det ganske land, måtte reddes fra denne tågesejlads. Nu kunne man jo ikke bare lige smide en pose penge efter skibsrederne, og dermed holde dem hjemme i folden. Det var ikke politisk korrekt. Men penge ville de gode skibsredere sgu have, hvis de skulle lægge kursen om.

Derfor indførte man DIS i 1988. Og sandelig, det lykkedes at få størsteparten af den vildtfarne flåde tilbage under dansk flag. Nu kunne rederne få de gode skatte kroner, søfolkene før havde betalt. Sådan hed det sig ganske vist ikke. Rederne skulle bare udbetale nettoløn i stedet for som hidtil bruttoløn, til søfolkene. Men alle kunne nok regne ud, hvor forskellen mellem de to aflønninger gik hen.

Det var bare ikke så let gennemskueligt, som hvis man bare havde kaldt det, hvad det var, nemlig en statsstøtte til rederne. Så lød det andet pænere. Fragtmarkedet svingede ganske vist, men nu havde man jo fået overbevist de kære politikere om, at DIS ville klare alle problemer i fremtiden. At der ikke skulle gå mange år, før DIS skabte stor arbejdsløshed blandt danske menige søfolk, så man stort på. Rederne havde fået deres økonomi op at stå igen. Og med politikernes velsignelse, kunne de nu ansætte underbetalte udenlandske søfolk, så alt var fryd og gammen under gamle dannebrog. At det kom til at koste de danske søfolk dyrt, med stor ledighed og hvad dermed fulgte, så man stort på. Omkring årtusindeskiftet var den gal igen. Nu var der på ny vanskeligheder for danske redere, med at konkurrere med deres udenlandske kollegaer. Politikerne var igen på spanden. Rederne truede nok engang med at sætte kursen mod andre eksotiske kyster, hvor man havde mere forståelse for deres problemer.

Derfor indførte man i 2002 den såkaldte "tonnageskat". De nye tonnageskatte regler betød en klækkelig reduktion af rederens skattebidrag til den danske statskasse. Tonnageskatten var, kort fortalt, en frivillig skatteordning som rederierne kunne vælge at betale i stedet for den ellers normale virksomhedsbeskatning. Hvis man valgte tonnageskatteordningen, skulle man binde sig for en 10 års periode. I denne periode skulle der betales tonnageskat uanset rederiets indkomst, og uanset om rederiet havde overskud eller ej. Man betalte altså en fast lav skat, beregnet efter rederiets tilmeldte tonnage. Det skulle hurtigt vise sig, at være en god ordning for rederierne og deres aktionærer.

Politiken skrev i en artikel den 20. december 2004, bl.a. følgende:

Dansk skibsfart er midt i et enestående boom. Danmarks Rederiforening regner i år med en samlet valutaindsejling på 120 milliarder kr. Det er godt nyt for skibsrederne og deres aktionærer, der allerede har fået milliarder i udbytte for 2003.

Men takket være en ny beskatning af rederierne er det dårligt nyt for skatteminister Kristian Jensen, der må nøjes med indbetalinger fra den nye tonnageskat på – ifølge Rederiforeningen – højst 200 millioner kr. det svarer til ca. 1,6 promille af omsætningen.

SF's skatteordfører Morten Homann finder det urimeligt, at rederierne kan udbetale milliardudbytte, mens statskassen kun får nogle få millioner.

- *Skibsfarten er en branche, hvor der er forskel på gode og dårlige år. Det må selvfølgelig afspejle sig i skattesystemerne. Alligevel er den nuværende ordning urimelig. Når det går godt, må det også kunne ses i statskassen, siger han.*

Danmarks Rederiforening forsvarede tonnageskatten, som var international standard.

Underdirektør i Danmarks Rederiforening Jan Fritz Hansen, svarede på et spørgsmål, om han kunne forstå at nogle fandt beskatningen af de danske rederier urimelig lav, følgende:

- *Ja, hvis man sammenligner med beskatningen af andre brancher, er den lav. Men den danske beskatning er på niveau med andre landes, og den danske handelsflåde er nødt til at have de samme vilkår som andre landes. Ellers vil den på langt sigt helt forsvinde.*

Underdirektøren tilføjede, at tonnageskatten jo ikke var hele historien om branchens bidrag til samfundet. Skibsfarten var ryggraden i hele det danske søfartskompleks, der beskæftigede omkring 100.000 mennesker.

Enhedslisten havde regnet på tallene fra nogle af de store rederier i de sidste tre år. Ifølge Frank Aen fra Enhedslisten viste det sig, at overskuddet fra fire rederier – Torm, Norden, DFDS og J. Lauritzen – var 777 millioner kr. større efter skat, end før skat?

At overskuddet er større efter skat end før skat, skyldes den nye tonnageskat, som rederierne kunne vælge fra skatteåret 2001. Inden de gik over til den, tilbageførte de fire rederier, plus Mærsk-koncernen udskudt skat for 1,8 milliarder kroner. Det stemte ikke helt overens med tidligere udtalelser om, at tonnageskatten ville være omtrent provenuneutral.

Så helt klart var rederne godt tilfreds med tonnageskatten. Skatteministeren ønskede også at fastholde tonnageskatten, selv om ikke alle partier var helt enige.

Skatteministeren udtalte til Ugebrevet A4: - Spørgsmålet er, er om vi ønsker at have en rederibranche i Danmark. Hvis svaret er ja, er vi også nødt til at have nogle skattemæssige rammer, så vi er konkurrencedygtige med andre lande.

Fra den Socialdemokratiske skatteordfører Henrik Sass Larsen, lød følgende: - Hvordan skal man forklare almindelige mennesker, at de skal lægge en tredjedel af lønnen til fællesskabet, når de kan se, at kæmperederierne nærmest slår sig på lårene af grin, mens de laver deres skatteregnskaber?

Som det ses af ovenstående, så gik det rigtig godt for dansk skibsfart. Derfor kunne man som sømand godt undre sig over, at det var nødvendigt at bemane skibene med underbetalt udenlandsk arbejdskraft. Samtidig måtte de danske søfolk der var tilbage på skibene, kæmpe en kamp for at få deres lønninger op på et niveau, der bare matchede det øvrige arbejdsmarked. Overenskomstforhandlingerne blev mere og mere præget af redernes modstand mod at betale for varen. Der blev løbende pålagt officererne mere og mere arbejde, uden at rederne mente dette skulle honoreres.

Indenfor coasterflåde, var det mere jordnære tal der kom på bordet. Her var det ikke store udbetalinger til aktionærer, der prægede årsregnskaberne. Selv om coasterne havde de samme muligheder med hensyn til tonnageskat, som de store rederier, var der ikke noget stort overskud at udbetale. Man skulle som anpartshavere i en coaster være glad, hvis der ikke skulle indbetales til at dække skibets drift. For coasterrederne var det forsat en daglig kamp for bare at klare enhver sit. Og der var ikke store forandringer at spore i fremtiden.

Jeg var igen ude med snøren efter en hyre. Og var fast besluttet på at forsætte i coasterne, så længe der forsat var muligt at finde hyre. Offshore branchen havde gennem de senere år ekspanderet en hel del. Her havde især vindmølleparkerne på søen, skabt et helt nyt marked for offshore rederier. Og disse skibe havde en størrelse, som tonnagemæssigt passede til sætteskippernes beføjelser. Der havde mange sætteskipperere, som tidligere sejlede med fragtcoasterne, fundet nye jobmuligheder. Jeg forhørte mig hos et par af disse rederier, og fik også nogle positive respons derfra. Men her, som inden for alle andre former for specielskibe, foretrak man at ansætte folk med erfaring inden for netop deres specielle område. Og der kunne jeg jo ikke just sige, at jeg havde.

Jeg blev i november måned kontaktet af rederiet H. Folmer, som kunne tilbyde mig hyre. Deres skibe sejlede uden motormand, så skipper og styrmand skulle selv stå for maskinpasning. Det var jeg ikke meget opsat på, da jeg altid havde været modstander af den arbejdsfordeling. Men jeg tog ind på rederiet og fik en snak med dem. Det viste sig nu, at rederiet havde mit "gamle" skib **Danalith** i management. Dette skib havde jeg tidligere sejlet med som styrmand. Selv om ikke det lige var **Danalith**, rederiet havde haft i tankerne da de kontaktede mig, så ville der sidst på året også blive en ledig skipperhyre der. Vi snakkede lidt frem og tilbage om det, og jeg sagde, at jeg ikke var interesseret i at sejle uden maskinmester. Ombord i **Danalith** viste jeg, der var en maskinmester. Ham kendte jeg fra tidligere. Jeg fik nu lavet en aftale om, at jeg skulle mønstre ombord i **Danalith** sidst i december.

Danalith - 2006

Danalith havde en årrække sejlet i en fast charter på Marocco – Angola – Azorerne. Så det var jo rimeligt og bekvemt sejlads op og ned af Afrikakysten. Rejsernes længde var også til at overskue, ikke for lange, og ikke for korte.



Inden jeg skulle mønstre, var jeg orienteringsmøde på rederikontoret for at gennemgå rederiets ISM/ISPS. Her fik jeg også lejlighed til at hilse på et par kollegaer i rederiet, samt personalet på kontoret.

Danalith skulle anløbe Las Palmas den 31. december 2005. Forinden havde de lastet i Safi, Marocco, og skulle nu bunkre, proviantere og skifte folk i Las Palmas.

Jeg skulle rejse fra Kastrup den 29. december, og det forløb ikke helt som beregnet. Der var snestorm over Danmark denne dag, og med

hvad dertil hører af forsinkelser m.m.

Jeg nåede lufthavnen i Kastrup uden forsinkelser. Her skulle jeg mødes med styrmanden, som skulle komme fra Læsø via Ålborg lufthavn. Da jeg kom til Kastrup ringede styrmanden. Han var strandet i Ålborg lufthavn, og vidste ikke hvornår det blev muligt at komme videre.

Vi skulle via Madrid til Las Palmas, og jeg måtte jo gå ombord på flyet uden styrmanden. P.g.a. sneen sad vi tre timer på startbanen i Kastrup. Der var store problemer i lufthavnen, og da vi endelig lettede var det uden bagage. Det havde ikke været muligt at laste bagagen på flyet.

Med den store forsinkelse kom vi ikke længere end til Madrid den dag. Flyet videre til Las Palmas var for længst fløjet.

Der blev arrangeret hotel og bespisning til os strandede passagerer, og der var mange. Desværre kom vi først til hotellet kl. 01:00. Men der var arrangeret en overdådig buffet, og et dejligt værelse. Bare en skam vi, skulle videre tidligt næste morgen.

Omsider kom jeg til Las Palmas omkring middag, den 30. december. Her havde agenten arrangeret hotel, og vi fik sat gang i eftersøgningen af den manglende bagage. Senere på dagen ringede styrmanden, han var nu også ankommet til Las Palmas. Vi spiste aftensmad sammen, og fik sludret lidt inden vi gik til køjs.

Næste morgen, den 31. december, blev styrmanden og jeg afhentet på hotellet. Skibet var ankommet, og var i gang med at bunkre. Min bagage viste agenten ikke noget om. Styrmanden havde sin med flyet, så her var ingen problemer. Agenten ringede flere gange til lufthavnen, men her var alt åbenbart kaos. Jeg insisterede nu på at vi kørte ud i lufthavnen, selv om det ikke rigtig passede agenten.

Men der var ikke noget at gøre. Bagagen var stadig strandet i Madrid, og man kunne ikke sige noget om hvornår den ville ank. til Las Palmas.

Da skibet skulle sejle efter endt bunkring, var der ikke andet at gøre end at få købt lidt klude. Jeg ville jo ikke få min bagage før næste gang vi kom til las Palmas, om ca. 2 måneder.

Selv om det var nytårsaftensdag, og samtidig lørdag, så lykkedes det for agenten at finde en butik der var åben. Jeg fik købt lidt undertøj, sokker, og andet nødvendigt udstyr. Så var det ellers med at få lavet overlevering med skipperen der skulle afmønstre. Også det forløb rimeligt, selv om det gik lidt hurtigt.

Vi sejlede fra las Palmas nytårsaften kl. 20:00, med det fineste vejr. Let østlig vind og dønning, letskyet og 21 graders varme. Det var dejligt at komme på søen igen, og få alle de negative vibrationer ud af kroppen.

Det nye år startede fint, vejret var godt og nu var det tid at finde ud af hvad der rørte sig ombord i skibet. Som tidligere nævnt, kendte jeg skibet fra tidligere, og selv om det efterhånden var blevet en "ældre dame", var det i ret god stand. Jeg regnede med ca. 14 dage i søen inden vi kom til Angola, så der var tid til at sætte sig ind i den daglige rytme ombord. Jeg skulle også lære besætningen at kende. Jeg kendte maskinmesteren fra tidligere, men ellers var alle nye ansigter for mig.

Skibet havde lastet i Safi, Marocco og lasten bestod af Barite (boremudder) i big bags. I alt 1334 bags á 1500 kg. 2001 tons. Lasten skulle sejles til Malongo. Malongo er en lille havn, bestående af en L formet mole, der stikker direkte ud i havet fra kysten. Den ligger i en enklave i Angola, som hedder Cabinda.

Malongo er, dels forsyningsbase for den omfattende olieindustri på denne del af Angolas kyst. Dels oplagring og udskibningsområde af olie fra borefelterne. Hele det kystnære farvand på denne del af Angolas kyst, er spækket med boreinstallationer.

Efter et par dage i søen, faldt der lidt ro over skibet. Jeg havde nu fået set mig omkring, og fundet ud af skibets rytme. Nu var det tid for ligesom at sætte mit eget præg på skibet. Rengøring var ikke det man tidligere havde brugt mest tid på. Så det var noget af det første, der skulle rettes op på. Det var nu heller ikke noget problem. Jeg fik en snak med besætningen omkring hvad jeg forventede, og det accepterede de uden kny.

Besætningen bestod af dansk styrmand, maskinmester og kok. Resten af besætningen, 4 mand var indonesere, og de havde alle været en årrække ombord. Så i alt var vi en besætning på 8 mand. Alle var voksne mennesker, som kendte deres forskellige arbejdsområder godt. I den tid jeg var ombord, havde jeg et rigtig godt samarbejdsforhold med den indonesiske besætning. Det skulle vise sig, at være mere problematisk med den danske del af besætningen, især skibets faste maskinmester, var temmelig tung at danse med.

Maskinmesteren var som sagt, lidt svær at danse med. Jeg kendte ham jo fra tidligere, og var forberedt på lidt af hvert. Han havde været ombord i skibet lige fra nybygning. Og når man har været godt 30 år i samme skib, kan man sikkert ikke helt undgå at blive lidt miljøskadet. Det gav sig så udslag på flere forskellige måder. Det skal også lige pointeres, at manden har en rigtig stor part i skibet. Men det lod han sig nu ikke mærke med, det var ikke af den grund, der var problemer.

Han var af rederiet udnævnt til at fungere som "vedligeholdelseschef", en titel jeg hverken før, eller siden har været konfronteret med i coasterflåden.

Dette indebar, at han stod for den daglige vedligeholdelse, såvel i maskine, som på dæk. Den normale kutyme i coastere var, at styrmanden stod for vedligehold på dæk og maskinchefen, eller maskinmesteren stod for maskinen.

Men det var ikke tilfældet her ombord. Det gav, i første omgang, lidt knurren fra styrmandens side. Men, da styrmanden kun regnede med at skulle gøre den ene rejse med skibet, ville han ikke lave større postyr over denne tilsidesættelse af hans arbejdsområde.

Men det skulle hurtigt vise sig, at det ikke kun var vedligehold af dækket maskinchefen mente han skulle tage sig af. Det resulterede i et nærmest ikke eksisterende samarbejde mellem maskinmester og styrmand. Der var absolut kold luft mellem dem. En lidt uheldig situation ombord på et lille skib. Jeg prøvede at tale med dem begge om at ændre denne holdning, men det var at tale for døve øre.

Rejsen forløb uden de store begivenheder. Vejræssigt var der heller de store udfordringer at slås med. På denne tid af året, er vejret ret skikkeligt. Omkring ækvator kan der komme nogle ret kraftige regn og tordenbyger. De er som regel af kortere varighed. Vinden er nordlig til syd for Dakar. Her skifter den til sydlig. Vi prøvede at fiske lidt, men fiskelykke var ikke rigtig med os. Så det gav ikke noget resultat, et enkelt hug var der, men fisken sprang af krogen inden vi fik den op. Ombord på **Danalith** var der ikke nogen PC. Det var rederiets politik, at hvis man ønskede PC ombord i skibene, var man velkommen til selv at medbringe dette nymodens grej!

For mit eget vedkommende var det nu ikke noget problem. Jeg har altid min egen bærbare med til søs. Men jeg må nok sige, jeg syntes det var en lidt mærkelig holdning fra rederiets side.

Styrmanden var meget fortørnet over dette. Og gav højlydt udtryk for rederiets manglende forståelse. Dette var nu ikke det eneste punkt, styrmanden var utilfreds med. Han kunne heller ikke forstå, at man kunne indgå en særoverenskomst, som rederiet havde med Søfartens Ledere. Jeg måtte give ham helt ret i begge tilfælde, det var temmelig uforståeligt.

Men det var nu de betingelser der herskede, og både jeg selv, og styrmanden kendte dem inden vi sagde ja til jobbet.

For mit eget vedkommende, var hyren selvfølgelig lavere end andre steder. Men jeg så sådan på det, jeg ville prøve og se hvordan det ville gå, og kunne så altid finde noget andet hvis det ikke var sagen. Der var også en vis snert af nostalgi, jeg ville sejle med den gamle "dame" igen.

På rejsen fik jeg hurtigt lavet nogle files, således at havnedokumenter, regnskab, forskellige optællingslister m.m. kunne skrives på min egen PC. Det viste sig efter nogle dage, at maskinmesteren også var i besiddelse af en bærbar PC. Men selvfølgelig var det hans personlige, og kunne ikke bruges generelt til skibet. Jeg havde anskaffet en lille printer i Las Palmas, så vi var jo dog lidt med på moden.

Efter 15 døgn på søen, ankrede vi på Cabinda red den 15. januar tidligt om morgenen. Efter kontakt med port control, fik jeg informationer om planen for losning. Vi skulle forvente nogle dage til ankers. Da der kun var en kaj, vi kunne losse ved og der lå et skib, så måtte vi vente. Da der samtidig var ret stor aktivitet med supplyskibene, kunne man ikke lige sige hvornår vi kunne komme langs kaj.

Vi havde nu heller ikke noget mod et par dage til ankers. I forhold til andre steder her på Vestafrika kysten, var området her omkring Cabinda / Malongo fredeligt. Her var meget trafik af

supplyskibe, og andre skibe der havde med olieindustrien at gøre. Og området blev godt overvåget, både af patruljefartøjer og den store trafik af helikoptere til og fra olieinstallationerne. Så der var ingen pirataktivitet at tage højde for. Selvfølgelig gik vi vagt, men havde ikke skærpet vagt som andre steder, hvor der var risiko for overfald af pirater.

Der blev tid for folkene at fiske lidt, og her havde de mere held med det, end på rejsen. Hver aften efter udskejning blev der fisket. Det var meget hyggeligt, der blev sludret, drukket sodavand, kaffe og en enkelt øl. Og vi havde altid friskfanget fisk.

Den indonesiske besætning var nogle dejlige mennesker at sejle sammen med. Der var aldrig, i den tid jeg var ombord, problemer med dem. De passede deres arbejde, og gjorde det godt. De var flinke at omgås, og ikke så indesluttede, som f.eks. Filippinske søfolk godt kunne være.

De havde også været flere år ombord, den "nye mand" dog kun 2 år. De havde deres eget afløsesystem, og var som regel mellem 9 og 12 måneder ombord af gangen. Når en ønskede at komme hjem på ferie, fik jeg en snak med vedkommende. Jeg kontaktede så rederiet, og afløsning blev arrangeret.

Den ene mands kone var en slags agent for dem. Det var hende der sørgede for det fornødne på hjemmefronten, og lavede aftaler med de hjemmegående folk omkring afløsningen. Således var det altid de samme folk der kom ombord. Det var et system der virkede uden megen indblanding fra min eller rederiets side, og det fungerede godt.

Kokken gik det til gengæld ikke så godt med. Han var mønstret sidste gang skibet var i Las Palmas, og han udviste ikke den store interesse for sit job. Han virkede meget indesluttet, og det syntes, som om han havde nogle problemer at slås med. Hans kulinariske udfoldelser var ret begrænsede, men dog rimelige.

Derimod manglede der en hel del i den hygiejniske del af hans arbejde. Og her måtte jeg et par gange påtale denne mangel. Det blev modtaget meget negativt, og forholdene blev ikke rigtig bedre.

Det resulterede i et ultimatum fra min side. Enten blev forholdene betydeligt forbedret, eller også så jeg mig nødsaget til at fyre ham.

Jeg tror nu nok han selv var klar over sine mangler. Han sagde selv sit job op til fratrædelse ved næste Europæisk havn. Og det virkede som om denne beslutning, havde en positiv indvirkning på hans ellers negative indstilling.

Jeg fik tidligere på rejsen mail fra rederiet ang. næste rejse. Vi skulle laste en fuld last pellets i bulk, fra Tema i Ghana. Pellets er foderstoffer til brug i landbruget. Bortset fra det sviner og støver meget, er det en god last at have ombord. Lasten skulle til Azorerne, Marocco, Spanien eller Portugal. Den enlige havn fik man som regel først ved afgang fra lastehavn. Denne lastehavn var nu ændret til Takoradi, også i Ghana.

Vi fik også tid til at få vores redningsbåd, eller MOB båd som vi kalder det, i vandet. Vi skal jævnligt holde øvelser med bl.a. redningsbåd. Og det var der en god chance til mens vi lå til ankers. Vejret var rigtig godt mens vi lå der, så det måtte vi benytte os af. Også øvelse i brand skal jævnligt afholdes, så det fik vi også ordnet.

Den 19. januar, efter 5 dage til ankers, fik vi besked på at skulle ind til kaj sidst på eftermiddagen. Vi kunne kun komme ind til kajen ved højvande, og kun hvis der ikke var dønning. Det kunne til tider give lidt ekstra tid til ankers. Denne gang var det nu ikke vejrets skyld, men pladsmangel ved kajen.

At ligge ved kajen i Malongo, kunne godt være lidt besværligt. Selv om der ikke var noget vind, var der altid lidt dønning. Da kajen stikker ret ud i havet, kun beskyttet af meget lidt læmole, var der altid bevægelse i skibet.

Dette havde dog også sine fordele. Der blev brugt meget store fendere til at hindre skibet i at banke op i kajen. Af den grund, kunne der ikke arrangeres nogen landgang.

Eneste måde at komme ombord, var med kurv og kran. Det forhindrede, at der kom personer ombord, som ikke havde noget at gøre ombord. Så når fortøjningen var overstået, kom mægler og myndigheder ombord. Her kom der ikke en hel hær af folk, som det ellers var kutyme på Vestafrika, men kun nogle få personer. Så snart myndighederne var fra borde igen, kom stevedorerne som skulle forestå losningen.

Losningen foregik i døgndrift, og hvis ikke der var mangel på biler til at køre lasten væk, kunne skibet losses på ca. 1 døgn. Det gik stille og roligt. Stevedorerne kendte skibet, og vi skulle bare selv sørge for at flytte pontoner, og ellers se efter fortøjningerne.

Efter 1½ døgn var vi udlosset for denne gang, og kunne sejle til Takoradi. Undervejs til Takoradi, blev skibet spulet overalt på dæk. Der var nu ikke meget svineri efter sådan en last, men altid meget støv når vi ligger langs kaj. Selve lastrummet skulle også rengøres. Da lasten, vi havde losset, bestod af store sække "big bags", var det nu ikke meget rengøring der skulle laves. Så det var hurtigt overstået.

Efter 4 døgn sejlads, ankom vi til Takoradi. Her var vi heldige, at komme langs kaj straks ved ankomst. Takoradi var en af de bedre havne på kysten. Der var rimeligt tjek på det hele. Men, man skal ikke glemme, det er Afrika, og selv om tingene fungerer fint efter afrikanske forhold, så er det ikke som i Europa.

Efter myndighederne havde været ombord, og det sædvanlige bumleri var overstået for denne dag, kunne vi begynde at laste.

Lasten ankom på lastbiler, og var i sække. Disse sække blev hejst ombord, hvorefter de blev skåret op, og tømt ud i lastrummet. Det var en helt normal fremgangsmåde hernede, det havde jeg prøvet mange gange.



Det syntes jo lidt tumpet, at laste sække for så at tømme dem i lasten. Men man havde ikke andre muligheder, da godset kom fra mange forskellige dele af landet. Det havde selvfølgelig været både hurtigere og nemmere bare at laste sakkene. Men det brugte man ikke her.

Andre steder lastede man bulklaster, enten med transportbånd, eller spoud hvor foderstoffet sprøjtes ned i lasten, men

afrikanerne var ikke så moderne. Men den måde vi lastede på, gav også arbejde til mange mennesker.

Der var mange stevedorer, både på kajen og ombord i skibet. Der blev lastet i døgndrift, men tempoet var meget moderat. Jeg havde regnet med et par døgn til lastningen, men det kom ikke til at holde stik. Det kom til at tage 4 døgn. Men endelig blev vi tillastet, og inden vi lukkede lugerne, blev der undersøgt for stowaways.

Derefter blev lasten gasset. Det foregik ved, at der blev lagt gastypetter ud øverst på lasten. Herefter blev lugerne lukket, og det næste par døgn ville gassen brede sig i hele lasten. Gassen dræber insekter og andet småkryb, som er i foderstoffet. Hvis der havde gemt sig stowaways i lasten, ville de højst sandsynligt også blive dræbt af gassen. Desværre var dette sket i enkelte tilfælde, dog aldrig her ombord. Vi var meget omhyggelige med at gennemsnøge alle muligheder for gemmesteder, inden lasten blev gasset.

De første dage efter afgang fra Takoradi gik med at gøre skibet rent overalt. Vejret var fint, og jeg havde beregnet ca. 14 dage til næste havn. Vi skulle til Ponta Delgada på Azorerne med lasten. Maskinmesteren fortalte, at det var den havn de mest kom til med foderstoflasterne.

Jeg havde lagt en rute så vi kom ud til Cape Verde øerne, inden vi satte kursen direkte op på Azorerne. Jeg håbede på, dette ville give en lidt mere rolig sejlads.

Vi kom da også et godt stykke nord for Cape Verde øerne, inden det satte ind med kuling fra NW. Dagligdagen gik sin gang ombord. Styrmanden meddelte, at han gerne vil tage en tur mere. Han havde fundet ud af det passede bedre ind i hans planer. Han havde sikkert også fundet ud af, at det var lidt af en loppetjans at være styrmand her ombord.

Jeg syntes nu også det var en meget behagelig form for sejlads. Der var ca. 14 dage i søen hver vej, og lastning/losning var der ikke de store problemer med. Der var nu ligegodt et lille minus. Og det var, det manglende samarbejde med skibets maskinmester, det var ikke helt uden problemer.

Jeg havde et rimeligt godt forhold med ham. Selv om vi havde svært ved at blive enige om ret meget, så kom vi dog overens uden det store drama. Selv om han var stædig som et æsel, og ikke meget for at indordne sig, så accepterede han dog at der kun var en skipper ombord. At han havde store parter i skibet, benyttede han sig ikke af. Det havde jeg aldrig problemer med.

Og når jeg, til tider, blev nødt til at skrue bissen på, så indordnede han sig efter mine fordringer. Men samarbejdet mellem styrmanden og maskinmester gik slet ikke. De kunne på ingen måde tale sammen, og langt mindre arbejde sammen.

Vi ankom Ponta Delgada som planlagt den 14. februar. Efter indklareringen var overstået, begyndte vi at losse. Losningen var beregnet til 1½ dag, og det kom til at holde stik. Her kendte stevedorerne også skibet fra mange tidligere anløb, så der var ingen problemer. Besætningen fik en chance for at komme en tur i land, og alt gik stille og roligt.

Jeg havde et par gange tidligere været i Ponta Delgade, og har altid syntes det var en dejlig rolig og smuk by. Det var den også forsat. Men der var kommet en hel del turisme til øen de senere år. Det havde sat sit præg på byen, ikke at det var negativt, men der var knap så roligt som tidligere.

Jeg havde en lille sjov oplevelse. Da jeg sad og talte med skibets agent, og vi talte lidt om byen som den var tidligere. Jeg havde fortalt ham om mit besøg i byen, på min første større sejlads i 1966.

Han fortalte, at hans far også havde været agent på kontoret tidligere, nu var han pensioneret og levede på en af de andre øer i øgruppen. Men faderen havde en meget stor hobby, han fotograferede de skibe der anløb havnen, og solgte så billederne til søfolkene. Tidligere var der ikke så mange anløb af skibe, så han kunne sagtens holde den lille forretning kørende, samtidig med jobbet som agent.

Jeg havde netop et billede af **Dana**, som jeg havde været der med i 1966. Billedet var taget af en lokal fotograf. Det havde jeg scannet ind på min computer. Om aftenen fandt jeg billedet, og printede det ud. Der var også signatur på billedet, som dog ikke var helt tydeligt. Næste dag gav jeg agenten billedet. Han var ikke sikker, men det kunne godt være et billede hans far havde taget. Han ville tale med sin far om det, og så kunne jeg få at vide om det var ham der havde taget det. Han fik også navnene på de andre skibe jeg havde været i havnen med.

Næste gang vi kom til Ponta Delgada, havde agenten en hilsen fra sin far til mig. Det var ham der havde taget billedet af **Dana**, og han gav mig også et billede af et af de andre skibe jeg havde været i Ponta Delgada med. Det var jo en ret sjov oplevelse at få med.

Efter udlosning i Ponta Delgada, skulle vi sejle tom til Safi i Marokko for at laste igen til Vestafrika. Efter sådan en bulkladning var der et større rengøringsarbejde. Men der var godt tre døgn sejlads til Safi, så der var tid til det hele. Da folkene var kendt med rutinen i dette arbejde, gik det helt uden problemer. Her havde man også fået lavet noget godt luftværktøj til rengøringen, så det gik meget let og smertefrit.

Jeg fik sendt bestillinger på proviant og bunkers til levering i Las Palmas for sydgående. Stores bestillinger indgik løbende til rederiet, så der var også en del der, vi håbe på at modtage.

På dette tidspunkt var polemikken omkring de famøse "muhamed tegninger" på sit højeste. Og da Marokko jo er et muslimsk land, kunne vi måske rende ind i nogle uventede problemer af den grund. Rederiet havde nu ikke hørt noget, og jeg havde på radioen hørt et par andre danske skibe, som havde været i marokkanske havne. De havde valgt ikke at flage med dannebrog, og ellers ikke haft problemer. Jeg valgte derfor også at undlade at hejse flaget.

Opholdet i Safi, gik nu også helt smertefrit. Der var ingen der nævned "muhamedkrisen", og slet ikke fra vores side. Vi ankom til Safi tidligt søndag morgen, og kom langs kaj med det samme. Så det blev til en fredelig søndag i havn, og en ligeledes fredelig nat. Vi begyndte at laste tidlig mandag morgen, og var tillastet med 2001 tons kl. 1300.

Efter afsejling fra Safi, var der knap 2 døgn til Las Palmas. Opholdet i Las Palmas forløb også planmæssigt. Vi fik bunkers, proviant og stores. Der var reparatør ombord til skibets autopilot og gyrokompas. Og endelig, efter næsten 2 måneder, fik jeg min bagage ombord, så det var bare lykke. Vi fik ny kok, og efter 8 timers ophold fortsatte vi rejsen mod Malongo.

Den næste rejse, lignede til forveksling den første. Der var dog lidt afvigelser. Den største forandring var nok skibets nye kok. Han viste sig at være en fremragende kok, og vi kunne kun glædes over hans gode mad. Og dog, maskinmesteren viste nok engang sin særegenhed, og mente at det var for meget med al den moderne mad. Men det var nu hans problem, vi andre var rigtig godt tilfredse. Med tiden fik maskinmesteren nu også smag for de kulinariske forandringer. Kokken var helt fin til at bilde manden ind, at det var noget helt andet han spiste. Men det var med megen

skepsis maskinmesteren gik til de nye retter, og hvis det så for avanceret ud, så nøjedes han med kartofler, samt et meget lidende udtryk i fjæset.

Jeg havde fået en hel del rederipost i las Palmas, bl.a. en hel del omkring ISM og PSC. Rederiet havde haft ISM audit på kontoret, og her kom en hel der ikke har været implementeret før. Men det blev ordnet, og besætningen blev informeret omkring de nye tiltag.

Jeg fik den opfattelse, at maskinmesteren mente alt hvad der havde med søfartsstyrelsen og lignende myndigheder at gøre, var noget vor herre havde skabt i vrede. Eller i hvert tilfælde, for kun at genere ham.

Jeg har aldrig mødt noget menneske der var så negativ overfor nye tiltag. Og samtidig så autoritetstro, at det næsten grænsede til det komiske. Så selv om han bandede og svovlede, behøvede jeg ikke være bange for han ikke fulgte hvad der kom af tildragelser.

Vi ankom til Cabinda red, og ankrede den 9. marts. Allerede næste dag kom vi langs kaj og begyndte losningen. Efter udlosning afgik vi denne gang til Cotonou, Benin. Der skulle vi igen laste pellets i bulk. Så det var der ikke meget forandring i. Vi lå til ankers på reden godt et døgn inden vi kom langs kaj.

Her gik det knapt så nemt som ved de andre anløb hernede. Da vi var færdige med fortøjning, kom et gæng fra Port State Control ombord. De fik alle skibets certifikater at se. Spurgte om der var noget, der ikke var i orden. Det kunne jeg fortælle dem der ikke var, så var de tilfredse. De skulle ikke tjekke mere, og fik deres cigaretter. Og jeg fik et rent certifikat.

Men så var det også slut med det nemme. Nu væltede det ombord med diverse myndigheder. På et tidspunkt tror jeg der var 12 – 14 mennesker i mit lille kontor/salon. Alle ville betjenes på samme tid, og kaglede værre end en hønsegård der får besøg af ræven. Det gik rigtig godt, indtil en meget emsig person fra sanitærmyndighederne skulle vise sit værd.

Først ville han tjekke skibets medicinbeholdning. Det kunne han også godt få lov til. Men da kammeret var fyldt op med alle mulige mærkelige mennesker, kunne jeg ikke bare gå med ham på broen hvor vores medicinskab var. Så jeg meddelte ham, at han måtte vente til de andre havde fået ordnet deres.

Nu ville han se den medicinbeholdning jeg har låst inde på mit kammer. Jeg gav ham kassen, og han rodede godt og grundig rundt i det, mens de andre fortsatte med deres gøremål. Da det ikke lykkedes ham at finde noget der var for gammelt, eller ikke påført listen, ville han nu se proviantrummet.

Han gik nu med kokken i provianten, sammen med et par af sine kollegaer. De gennemrodede nu fryserne og proviant, og det lykkedes dem at finde fire pakker rugbrød, samt et kilo peber der havde overskredet sidste salgsdato.

Nu var han lykkelig, ligesom et barn juleaften. Han udskrev straks en bøde på et tusinde dollars. Det nægtede jeg selvfølgelig at gå med til. Så han måtte pænt vente til jeg var færdig med resten af gænet, og det tog sin tid.

Da der endelig blev tid til at jeg kunne tage mig af ham og hans kæmpestore problem, var han blevet godt ond i sulet. Jeg fasthold, at jeg ikke ville betale den omtalte bøde, vel vidende at jeg ikke helt slap fri. Han truede nu med at jeg ville blive arresteret, hvis ikke jeg betalte. Det syntes

jeg da var en strålende ide. Men hvis det ville blive enden på dette latterlige tiltag, hvordan ville han så forklare en dommer den store bøde. Og han ville oven i købet ikke få spor til sin egen lomme.

Det kunne han godt se ikke var så smart. Men hvis jeg nu indvilligede i at betale 500 dollars, så mente han da han havde været flink. Også dette nægtede jeg, og da jeg var ved at være godt træt af forestillingen, tilbød jeg ham 150 euro. Men det var alt for lidt efter den gode herres mening.

Jeg fandt nu 150 euro frem og viftede ham om næsen med. Sagde samtidig, at dette var mit sidste tilbud, ellers ville jeg tilkalde politiet så vi kunne få en afslutning på showet. Nu accepterede han så det beløb. Men jeg måtte vide, at han var meget large, og mente nok det var et par kartoner cigaretter værd. Nu blev jeg rigtig godt gal i hovedet. Enten tog han de penge og forsvandt, eller også fik han ingenting. Endelig luffede han så af, men under store protester.

Så kunne vi komme i gang med at laste. Denne gang gik det nu ikke så gelinde, som sidst i Takoradi. Det gik, for at sige det mildt, ganske langsomt. Det skyldes flere forskellige ting. Der var valg af præsident den ene dag, så der blev naturligvis ikke arbejdet. Der manglede også lastbiler i flere perioder, og for at gøre det ekstra træls, havde vi flere stop p.g.a. regn. Men bortset fra dette, gik det meget smertefrit. Der var også lidt sjove oplevelser ind i mellem, og her er en af dem.

En formiddag købte jeg nogle ananas og mangofrugter af en af de handelsfolk, der sad inde på kajen. Vi pruttede lidt om prisen, og blev enige. Han fik tre stykker spansk sæbe oven i handelen, dem kom jeg ellers ikke af med, da der ikke var nogen ombord der vil købe dem.

Han blev meget benovet over dette, og lovede at komme tilbage med nogle bananer til os. Jeg tænkte ikke mere over det før til aften, da en af drengene kom og sagde, der var en der ville tale med mig. Inden på kajen stod omtalte handelsmand. Han var iført en tyve hestes brandert, og en lille pose bananer.

Han ville absolut ombord, men det nægtede jeg ham. Han lovpriste nu kaptajnen i store ord overfor de andre mennesker på kajen. De var ved at omkomme af grin. Pludselig kom han i tanker om bananerne han havde lovet mig. Han ville række disse op til mig, men kunne ikke nå. Jeg sagde, jeg ville komme ned på kajen til ham. Men det nåede jeg ikke.

Han sprang nu op på en af trosserne, nåede lige at række bananerne over til mig. Da skibet ligger og kører frem og tilbage, så slækkede trossen. Manden blev mindre og mindre, men i sin brandert så han ikke lige hvad der skete. Jeg var bange for han skulle falde i vandet, og sprang hen til landgangen. Men den gode mand snakkede bare videre.

Skibet bevægede sig nu den anden vej. Trosserne totnede op, og som en anden afgud kom han op langs skibssiden, stadig talende som et vandfald. Da han var på højde med kajen stod han bare af som intet var sket. Det så meget komisk ud, og folkene på kajen hylede da også af grin. Men jeg tror ikke manden fattede, at det var ham de grinte af. Han takkede mange gange fordi han havde handlet med mig, og dinglede så af. Se det var dagens griner, dem er der heldigvis også nogle af.

Endelig, efter 6 døgn, var vi tillastet og vi kunne gøre skibet søklar. Under opholdet havde jeg fået mail fra rederiet, hvor de tilbød mig at blive fast skipper ombord. Jeg tænkte lidt over det. Egentlig var jeg besluttet på, kun at tage denne ene periode. Jeg syntes der var for mange ting der haltede,

og ikke rigtig tegn på det ville blive bedre. Også maskinmesterens negative holdninger, og til tider rent ud sagt, skøre ideer, gik mig på.

Jeg tog en snak med maskinmesteren, og prøvede at finde ud af hvad han fik ud af sin indstilling. Vi fik en ret fornuftig snak ud af det. Han indrømmede, at han måske ikke var helt nem at omgås, men lovede at det nok skulle blive bedre. Han syntes det gik ret godt, og ville gerne have jeg blev ombord.

Ud fra denne samtale, og håbet om lidt bedring i samarbejdet, besluttede jeg mig til at tage mod tilbuddet om fast stilling.

Vejret på denne rejse artede sig fint, lige til et par døgn fra Azorerne. Så var der ikke mere fint vejr på kontoen. Vi fik kuling fra nordvest, og gik lidt ned i fart. Men selv om der var vind og sø imod, så klarede den gamle tøs sig fint. Når bare der var last på kølen, så var det et rigtig godt søskib.

Jeg havde travlt med at gøre klar til afløsning. I Las Palmas skulle der skiftes 2 af indoneserne, samt styrmand og jeg selv. Jeg havde aftalt med rederiet, at tage to rejser og holde en rejse fri. Så næste gang var det maskinmesteren der skulle afløses.

Efter ankomst til Ponta Delgada lørdag aften, fik vi en rolig søndag i havn inden losningen begyndte mandag morgen. Der var tid til en lille tur i land, og ellers slappe af efter 15 døgn på søen.

Vejret viste sig nu ikke særlig venligt. Der var koldt, bare 12 grader, og regnbyger. det begyndte også at blæse op, og inden vi var udlosset havde vi kuling. Vi var udlosset om aftenen, men jeg besluttede at blive liggende til næste morgen. Det viste sig at være klogt. Næste morgen sejlede vi og selv om vinden havde lagt sig betydeligt, var der stadig en kraftig dønning.

Jeg havde talt med rederiet mens vi var i Ponta Delgada. Og der var lidt forandring i vores afløsning. De 2 indonesere ville blive afløst i Safi. Det var nemmere at afløse der, end Las Palmas. Det skyldes problem med indrejsevisa til Spanien. Men i Marokko var der ingen problemer. Men der var problemer med at skaffe en ny styrmand. Man havde aftalt med en af de tidligere skippere i **Danalith**, at han skulle tage en tur som styrmand. Men han havde fortrudt i sidste øjeblik. Det lykkedes dog at finde en ny styrmand, så der kunne blive afløst som planlagt.

Dagen før ankomst til Safi fik jeg besked om at lasten ikke var helt klart, så ved ankomst skulle vi ankre. Så måtte jeg i gang med at arrangere afløsning på reden for de to indonesere, men det gik nu også fint. Så efter 2 dage til ankers, kom vi til kaj og lastede samme dag. Derefter fuld fart til Las Palmas. Afløsning gik som planlagt, om end med et par døgn's forsinkelse. Den 21. april var jeg hjemme og kunne slappe af et stykke tid inden næste tørn.

I starten af 2006 blev der afholdt en såkaldt "minikonference" på Christiansborg om fremtidsmulighederne for den mindre skibsfart. Jeg læste artiklen i fagbladet Navigatørs temanummer 1/2006, hvor den havde overskriften – Et helt søfartserhverv.

- *Den mindre skibsfart skal med i målsætningen om, at dansk søfart skal være Europas førende - ja, verdens – førende søfartsnation*, sagde formanden for CO-Søfart, Ole Philipsen. Jeg var imponeret, det var dælele store visioner, der blev lagt for dagen. At dansk skibsfart var i en

rivende udvikling, var jo i og for sig rigtig nok. Og selvfølgelig, det var glædeligt at erhvervet havde fremgang, især for dem det gik godt for.

Efter at have nærlæst artiklen, var jeg ikke længere så imponeret. Bevares, der var enkelte guldkorn der ikke tidligere havde været luftet. Men i det store hele, var det den samme sødsuppe man blev ved med at træde vande i. Der blev gjort opmærksom på, hvilke årsager der var til halveringen af mindre handelsskibe i Danmark, samt at gennemsnitsalderen i denne del af flåden var steget markant. Emner, som kunne være årsag, blev nævnt som konkurrencen fra lastbilerne, krav om større tonnage, finansieringsmulighederne og omstillingsparathed. Noget der nu gennem de sidste 10 år havde været debatteret utallige gange, uden man var kommet en løsning nærmere.

Det fremgik af konferencen, at når det gjaldt kravet til tonnagestørrelsen, var problemet ikke blevet mindre med årene. Tidligere lastede en 499'er typisk 1.700 – 1.900 tons. I dag havde den mindre skibsfart behov for skibe der kunne laste 4-5.000 tons. Begge skibstyper kan sejles med en sætteskipper som skibsfører. Og, hvis nogen skulle have glemt det, så var en sætteskipperes hyreniveau jo noget lavere, end en fuld uddannet skibsførers. Og her løb den mindre skibsfart ind i nye forhindringer, da grænsen for en sætteskipperes beføjelser som skibsfører er 3.000 GT.

Her var jo helt klart et kæmpestort problem. På den ene side, hvis skibet der skulle laste 4-5.000 tons, risikerede at overskride sætteskipperens begrænsning på 3.000 GT., så var man nødsaget til at ansætte en skibsfører til en højere løn, end sætteskipperens. Kunne skibet derimod holdes under de 3.000 GT., men stadig laste 4-5.000 tons, så var lykke gjort. Så kunne man ”nøjes” med at ansætte den billigere sætteskipper!

Jeg ved ikke lige hvor små sko man skulle acceptere at gå med, når man havde store ønsker om at blive verdens førende søfartsnation. Det fremførte synspunkt forekom mig absolut latterligt. Man diskuterede skibe, hvis anskaffelsespris lå i en størrelsesorden på måske 30 – 40 millioner kr., men det store problem var åbenbart, om skibsføreren skulle være sætteskipper eller ”rigtig” skibsfører. Mon ikke sandheden om den mindre skibsfarts problemer skulle søges et helt andet sted? Der var ikke profit og ambitioner nok at hente i den mindre skibsfart. Selv om alle beregninger og analyser gennem snart mange år, klart fremhævede fornuften i at bevare den mindre skibsfart. Det var politikerne ikke modtagelig for. De kunne ikke se skoven for bare træer, og derfor blev den mindre skibsfart ofret til fordel for de store og prestigegivende rederier. Derfor kunne vores sydlige naboer nu efterhånden helt overtage det marked, som danske coastere i mange år havde haft. Det var for altid tabt, og kunne helt sikkert ikke genvindes. Så jeg syntes det var meget forståeligt, at ingen ville binde an med investering i ny tonnage, hvis ikke der var et marked at arbejde på.

Jeg mønstrede på min anden periode ombord i *Danalith* den 26. juni 2006, i Las Palmas. Mens jeg var hjemme på ferie, havde jeg et par møder med rederiet. Under disse møder fik jeg lidt bedre indblik i rederiets arbejdsform. Og jeg må indrømme, det er ikke ligefrem den arbejdsform, jeg kunne tænke mig at arbejde med resten af min tid til søs. Men jeg var villig til at give jobbet en chance, og håbe på lidt forandring.

Selve afløsningen i Las Palmas gik som sådan noget nu engang gør. Mellem den afgående skipper og jeg selv, var der ingen problemer. Den faste maskinmester skulle også afløses, og hans afløser havde været ombord siden Azorerne, så de to havde haft god tid til deres overlevering. Jeg havde regnet med at få en snak med den faste maskinmester, men dette skulle ikke være tilfældet. Han var absolut ikke i snakkehjørnet, og vi fik knap nok hilst på hinanden, før han var væk. Men han havde også været 7 måneder ombord, så det var måske ikke så sært, han var lidt mere tumpet end vanligt. Vi sejlede, og nu kunne jeg få et indblik i hvad der rørte sig ombord. Der var lidt problemer ombord, så dem kunne jeg gå i gang med at få rede på.

Første problem angik den nye styrmand. Styrmanden var kommet ombord, da jeg rejste hjem for ferie, så jeg kendte ham ikke. Han var Iraner, men har dansk statsborgerskab og sønæringsbevis. Mit første indtryk af ham var, at han var meget nervøs og indesluttet. Jeg fik en snak med ham, og fik også ud af ham at han ikke rigtig talte med de andre ombord. Han, og den faste maskinmester, havde overhovedet ikke kunne tale sammen. Så styrmanden følte sig ikke respekteret, og slet ikke accepteret af maskinmesteren.

Dette problem burde jo nu være klaret, da der kom en ny maskinmester ombord. Men så let var det ikke. Styrmanden havde fået sin sejltid i store tankskibe, og dette var hans første udmønstring som enestyrmand. Han havde ikke nogen erfaring med at lede vedligeholdelses arbejde ombord på en coaster. Og han havde overhovedet ikke fået lov at deltage, med den faste maskinmester ombord. Han havde heller ikke nogen erfaring med hensyn til at laste/losse et skib, så han havde passet sine vagter på broen, og det var det.

Nu var der ikke de helt store problemer med det, skibets fart taget i betragtning. Men der lå helt sikkert en opgave for mig, med at vejlede ham i det daglige. Det havde jeg heller ikke noget imod, hvis ellers der var lidt interesse at spore. Hvilket desværre viste sig, ikke at være tilfældet.

Noget jeg altid laver når jeg kommer ombord, er at gennemse certifikater m.m. omkring nye folk. Dette, for dels at være sikker på at alle certifikater er i orden, og dels for ikke at rende ind i problemer med myndighederne i havnene. Det burde være gjort ved overleveringen, men det nås sjældent, da der er så meget andet at tage sig af. Den skipper der er ombord på tidspunktet, hvor der mønstres nye folk skal selvfølgelig sikre sig at papirerne er i orden.

Derfor blev jeg lidt chokeret, da jeg konstaterede følgende. I mappen med besætningens certifikater kunne jeg kun finde styrmandens søfartsbog, sønæringsbevis og radiocertifikat. Jeg spurgte nu styrmanden, om ikke han kunne aflevere de resterende certifikater til mig, da jeg normalt opbevarede dem i en mappe. Det kunne han ikke, de lå sikkert hjemme i hans bankboks!

Han oplyste, at rederiet havde kopier af alle hans certifikater, og han derfor ikke mente det var nødvendigt at have originalerne med sig. Han diskede op med en historie, som jeg syntes lød lidt uldent. Han forklarede, at han i et tidligere skib havde mistet alle sine certifikater, derfor var både hans søfartsbog og alle hans certifikater helt nye. Han ville ikke fortælle hvilke skibe han tidligere

havde sejlet med, kun at det var store tankskibe. Og da hans søfartsbog jo var helt ny, kunne den ikke oplyse noget.

De manglende certifikater kunne godt risikere at skabe problemer hvis vi fik et Port State Control. Jeg sendte derfor en mail til rederiet ang. problemet. Jeg spurgte også om de havde tænkt på at beholde manden ombord. Jeg formodede da, de havde undersøgt mandens baggrund inden de havde antaget ham.

Jeg fik dog ikke noget svar på denne mail. Først efter vi kom til Malongo, kom der svar. I mellemtiden havde rederiet medarbejder, der tog sig af bemanningen, sagt sin stilling op. Så den nye medarbejder var ikke rigtig inde i sagen.

I den tid fra jeg sendte min mail, og til jeg fik svar, havde situationen ombord også udviklet sig lidt uheldigt. Det viste sig, at styrmanden slet ikke kunne klare jobbet ombord. Efter flere samtaler med ham, også med andre af besætningen, kunne jeg forstå på det hele, at han var blevet behandlet meget dårligt af den faste maskinmester. Så han var meget indesluttet og holdt sig helt for sig selv. Talte ikke med nogen, og havde det rigtig skidt ombord.

At han ikke havde nogen erfaring, kunne jeg godt leve med. Arbejdet på dækket tog jeg mig selv af, men forsøgte også at tage styrmanden med i det. Men han kunne ikke overskue det, og blev om muligt bare mere indesluttet og negativ. Han passede sine vagter, rettede søkort og hvad der ellers var at lave på broen. Derudover kunne han ikke yde ret meget, og jeg syntes det var bedst for alle parter at han blev afmønstret når dette kunne lade sig gøre. Det meddelte jeg rederiet, og de gik i gang med at finde en afløser til næste anløb nordpå.

Styrmanden og kokken havde også store vanskeligheder med at omgås hinanden. Styrmanden var muslim, og som sådan spiste han bl.a. ikke svinekød. Det havde åbenbart udviklet sig til en intern "muhamedkrise" mellem ham og kokken. Jeg havde en samtale med dem hver for sig, og det var svært at tage stilling til deres problem. Derfor besluttede jeg, at tage dem begge til samtale. Så kunne de jo komme med deres mening begge to. Dette lykkedes nu heller ikke, da begge parter stod stejlt på hver sin mening. Styrmanden mente at kokken med vilje brugte svinefedt til stegning, hvilket ikke var tilfældet, da der ikke fandtes svinefedt ombord. Kokken mente, at styrmanden bare var paranoid, hvilket måske ikke var helt fejl observeret. Resultatet blev, at styrmanden fortsatte med at spise alene, og kun mad han selv havde tilberedt. Så det bestod mest af æg, brød og corn flakes.

Den nye maskinmester kendte jeg heller ikke. Men vi kom nu meget godt ud af det med hinanden. Han kendte skibet og ikke mindst, de lidt særprægede forhold ombord. Han var egentlig gået på efterløn, men sejlede stadig en enkelt periode om året. Han havde været ombord og afløse flere gange, så han kendte også den faste maskinchef og hvad det nu indebar.

Ham og kokken kom tit op på broen om aftenen og sludrede. Vi havde jo mange fælles bekendte efter et langt liv til søs, så der var altid noget at sladre om.

På denne rundrejse gik det også mere og mere op for mig, at det nok ikke var i dette rederi jeg skulle satse på et længere ansættelsesforhold. Som tiden gik, kom der flere og flere både, små og større, skeletter væltende ud af skabet. Og jeg fik efterhånden øjnene op for, hvorfor rederiet havde så store problemer med de forskellige myndigheder, både danske og udenlandske.

At diverse problemer med skibet, selvfølgelig ikke udelukkende skyldes rederiet, lå helt klart. Men når der ikke var ret meget samarbejde mellem skib og rederi. Og endnu mindre indenbyrdes ombord i skibet, så kan det af indlysende grunde ikke gå ret godt. Og selv om jeg havde nogle ideer til at forbedre samarbejdet, så kom jeg nu ikke ret langt med det.

Vi kom til Cabinda red den 12. juli, og lå til ankers til den 20. juli. Derefter fik vi losset i Malongo, uden de store problemer. Næste havn blev igen Cotonou, og her ankom vi den 25. juli, hvor vi ankrede på reden.

Det skulle vise sig at blive et længere ophold. Der var en del andre skibe på reden, og der kom kraftige regnbyger med jævne mellemrum. Agenten kunne ikke rigtig sige noget om lastningen, så vi måtte væbne os med tålmodighed. Jeg fik dog ud af agenten, at hele lasten ikke var klar. Men, han sagde også, at der var stor travlhed på havnen. Det sidste kunne jeg nu godt selv se.

Efter 11 dage til anker, kom vi så ind til kajen. Det sædvanlige cirkus med myndighederne blev overstået, og vi kunne begynde at laste. Også lastningen gik denne gang meget langsom. Der var perioder med regnbyger, men lasten kom nu også meget langsomt frem.

Endelig, den 12. august, kunne vi sejle fra Cotonou. Det var skønt at komme på søen igen, og få skibet gjort ordentligt rent. Tiden til ankers havde besætningen brugt på at banke rust og male, så nu var det meste af skibet pænt og nydeligt.

Dæksbesætningen havde også nydt, at den faste maskinmester ikke var med på denne tur. Og det havde også vist sig at gå rigtig godt uden hans indblanding.

Jeg var tidligere blevet orienteret fra rederiet om, at skibet skulle dokke når det kom nordpå. Det var nu blevet ændret til efter næste rundrejse. Der var ellers en hel del ting der godt kunne trænge til en dokning, men det måtte nu vente.

Bl.a. havde jeg problemer med radioen, og autopiloten stoppede også i perioder. Jeg havde noget skriveri frem og tilbage med rederiet omkring de forskellige reparationer og mangler.

De mails jeg fik retur, syntes jeg virkede, både arrogante og bedrøvelige. Det resulterede i, at jeg sendte en mail med min uforbeholdende mening om rederiets vattede holdning og til tider direkte uansvarlighed ang. vedligehold.

Jeg påpegede også, at jeg ikke brød mig om at blive overdænget med intetsigende forklaringer. Samt, at jeg absolut ikke brød mig om at blive negligeret i mine krav ang. skibets manglende udstyr, da det ikke hørte nogen steder hjemme.

Jeg fik nu, om ikke en undskyldning, så da besked om at de var meget kede af hvis jeg havde opfattet dem som værende arrogante, det havde slet ikke været deres hensigt. Og man havde noteret sig de omtalte mangler, som ville blive udbedret snarest muligt.

Ellers gik rejsen uden de store problemer. Vi havde fået rigget noget nyt fiskegrej til, og havde også held til at fange nogle fisk. Vi undgik ikke helt at få lidt dårligt vejr, så det tog vi også med.

Der var arrangeret afløsning af styrmand og kok ved ank. Ponta Delgada. Så der var et par mand, der syntes den sidste del af rejsen gik meget langsomt. Jeg var lidt ked af, at skulle skifte kok. Men vores nuværende kok havde forvænt vores ganer i seks måneder, så der var ikke noget at sige til han ville hjem.

Den 30. august kom vi til Ponta Delgada. Det gik uden problemer med at komme ind, og losningen startede kort tid efter. De to nye mand kom ombord, og to glade søfolk gik i land. Jeg fik selv en chance til at komme en tur i land og strække benene i løbet af eftermiddagen. Fik agenten til at arrangere en tid hos en frisør, så jeg kunne komme til at se lidt anstændigt ud. Den nye styrmand kende jeg. Jeg havde tidligere, for år tilbage, sejlet sammen med ham. Den nye kok så lidt miserabelt ud. Han havde en rigtig god gang fuldesyge, og var ikke videre brugbar her den første dag.

Næste dag havde han det lidt bedre, men var stadig ikke på toppen. Efter han havde været en tur i land, så han nu meget skikkelig ud. Så det var nok ikke aspirin han havde indtaget. Men han fik lavet noget mad, og det var der ikke noget at klage på.

I løbet af formiddagen fik jeg besøg af Port State Control. De var nu meget skikkelige, og kendte godt skibet fra tidligere besøg. Inspektøren spurgte mig, om alt ombord var i orden. Jeg meddelte han, som sandt var, at skibets radio ikke virkede helt efter forskrifterne, og det samme var tilfældet med den ene radartransponder, samt at der var bestilt service hos rederiet.

Det var jo ikke så godt. Jeg måtte ikke forlade havnen før radioen virkede. Jeg fik også meddelelse fra agenten, at skibet ikke ville blive udlosset før næste dag. Det passede mig meget godt, så ville reparationen ikke forsinke os. Jeg fik arrangeret en servicemand gennem agenten, og ringede så til rederiet.

Skibsrederen var ikke så stolt af, at vi var blevet tilbageholdt af Port State Control. Jeg kunne, måske lidt skadefro, meddele ham, at det kunne være gået meget værre. Hvis den afmønstrede styrmand stadig havde været ombord, så havde vi virkelig haft problemer p.g.a. hans manglende certifikater.

Det valgte den gode skibsreder at overhøre. I stedet mente han jeg havde udleveret rederiet, ved at sige sandheden om radioen.

Nu syntes jeg ligesom, jeg havde fået nok af dette mærkelige foretagende. Jeg sagde, at jeg hermed sagde min stilling op til fratrædelse efter næste rundrejse. Det kunne rederen ikke forstå. Han mente jeg skulle tænke over det, for efter hans mening gik det rigtigt godt.

Det udviklede sig til en længere samtale, hvor jeg forklarede min holdning til at sejle under de forhold som herskede ombord. Rederen kunne ikke forstå min utilfredshed med arbejdsgangen i rederiet, men kunne godt se problemet jeg havde med den faste maskinmester. Men denne havde givet udtryk for at ville ændre sin holdning, således vi kunne komme overens.

Vi kom ikke helt overens under denne samtale. Jeg lovede at tænke over situationen nok engang. Næste dag var radioen, om ikke i orden, så dog brugbar. Radartransponderen blev helt udskiftet, og PSC inspektøren udstedte sit certifikat, så skibet igen opfyldte kravene.

Vi blev udlosset, og afgik mod Safi. Tidligere på denne rejse havde jeg gjort rederiet opmærksom på skibet ikke kunne holde sin sædvanlige fart. Dette skyldes en kraftig begroning af bund og skibssider. Da skibet skulle foretage en rejse yderlig inden dokning, som jo var blevet udsat, foreslog jeg at vi fik lavet en undervandsrensning af bunden ved anløb Las Palmas. Dette fik jeg nu bekræftet ville finde sted. Så lidt hører rederiet dog efter, når man kommer med forslag.

Lastningen i Safi gik fint. Den nye styrmand tog sig af lastningen. Det var rigtig rart med en erfaren mand på denne post. Maskinmesteren havde travlt med klargøring til at rejse hjem fra Las Palmas, og en enkelt af indoneserne blev skiftet i Safi. Så det var et hurtigt og let havneanløb.

Ved ankomst til Las Palmas var dykkerne klar til at gå i gang med skrubningen med det samme. Det foregår ved, at to dykkere svømmer frem og tilbage med en stor luftdrevet stålborste, som de holder mod skibsside og bund under vandlinjen. Først var en dykker nede med et videokamera. Her kunne man se hvor, og hvor kraftig begroingen var. Ud fra de oplysninger, besluttede vi kun at skrubbe skibssider, skrue og ror. Bunden var ikke så begroet som jeg havde troet. På rejsen nedover viste det sig være en god investering. Ikke alene gjorde vi vores normale fart, men det havde også taget en hel del ubehagelige rystelser, vi ellers havde været plaget med længe.

Mens dykkerne arbejdede modtog vi proviant og stores. Den "gamle" maskinmester kom også ombord straks ved ankomsten. Jeg fik nu ikke talt med ham i første omgang. Han havde som sædvanligt travlt, og ikke tid til hverken at sige hej, eller andet.

Først da bunkringen var overstået, hørte jeg lyd fra ham. Jeg sad sammen med agenten inde i min salon, da der lød nogle høje brag ude i gangen.

Ved siden af min salon var der et reservekammer. Normalt blev dette kun taget i brug hvis, der var passagerer eller overtallige med ombord. Ellers stod det tomt, og blev kun benyttet til opbevaring af bøger, film og kufferter.

Vores tidligere kok havde fundet dette kammer velegnet til opbevaring af frugt og grøntsager, da der var aircondition, og havde derfor spurgt den "gamle" maskinmester om kammeret måtte bruges til det.

Det havde han ikke fået lov til af maskinmesteren. Dette var et rederkammer, havde maskinmesteren sagt. Et rederkammer, er en gammel skik fra fortiden, og fra de store rederier. Det var et kammer der stod klar, hvis og når, skibets reder havde tænkt sig at aflægge skibet et besøg. Men ombord i lille *Danalith* anså maskinmesteren åbenbart dette kammer som "sit rederkammer".

Da jeg kom ombord sidste gang i Las Palmas, spurgte kokken så mig, om han måtte benytte kammeret til frugt og grønt. Det kunne jeg selvfølgelig ikke se noget forkert i, og gav ham lov, mod at han sørgede for der ikke lå råddent og fordærvede varer derinde. Ved at bruge kammeret, kunne vi holde vores grøntsager friske betydelig længere. Men da den faste maskinmester også var afmønstret under sidste anløb, havde han ikke set kammeret i brug før. Det opdagede han så denne gang, og med hans sædvanlige mangel på respekt for andre end sig selv, var han nu gået i gang med at tømme kammeret for frugtkasser.

Jeg spurgte, lidt forbavset, hvad han havde gang i. Jo, det kammer skulle sgu ikke bruges som lagerplads, han skulle bruge det til at opbevare sin kuffert i. Han havde også tidligere sagt nej til at opbevare proviant i kammeret, men selvfølgelig skulle det laves om så snart han ikke var ombord. Efter denne velkomsthilsen, syntes jeg den gode mand gik lidt over stregen.

Jeg meddelte ham derfor, i en ret kontant vending, at hvis ikke han fik de kasser ind igen med det samme, var det slet ikke nødvendigt han tænkte på at opbevare sin kuffert. For den ville han kun få brug for til hjemturen, som ville komme til at foregå her og nu.

Jeg havde ikke tænkt mig at finde mig i hans optræden, og kunne det ikke blive anderledes, kunne han ligeså godt gå i land igen.

Han kiggede meget underligt på mig. Jeg havde aldrig set ham med sådan et udtryk i fjæset, han var rød som en tomat og spruttede som en løbsk primus.

Men fanden tog ved ham. Hans egen kuffert smed han ind af døren til sit eget kammer. Og frugtkasserne røg ind i "rederkammeret" i en helvedes fart, og væk var han.

Senere kom den afgangende maskinmester op for at sige farvel. Han spurgte lidt forsigtigt, hvad dølen jeg havde gjort ved den gamle. Han var kommet farende ned i maskinrummet, for omkring fægtende med arme og ben som en der havde set et spøgelse, og sagde ikke et ord.

Vi kom på søen uden yderlige kontroverser, og maskinmesteren var skam med ombord. Der gik nogle dage, inden vi kom på talefod. Og der var absolut ikke nogen forandring at spore i maskinmesterens samarbejdsmetoder, eller rettere, mangel på samme. Alt var ved det gamle inden for kort tid.

På et tidspunkt fortalte jeg maskinmesteren, at jeg ville sige op. Han indrømmede nu, han måske ikke altid var lige nem at omgås, men han ville da prøve at ændre på det. Men jeg havde taget min beslutning, og mailede min opsigelse til rederiet. Herfra fik jeg kvittering, at man med beklagelse modtog opsigelsen, men da jeg åbenbart havde besluttet mig, ville man gå i gang med at finde en afløser til mig.

Styrmanden havde lidt svært med at indordne sig under forholdene. Han syntes ikke om den arbejdsfordeling skibet kunne byde på, men indrettede sig dog efter det. Som han sagde, han skulle snart på pension, så den sidste tid kunne han godt leve med forholdene. Ham og maskinmesteren talte dog sammen, men noget egentligt samarbejde blev det aldrig til.

Rejsen til Malongo forløb som vanligt. Efter 14 døgn, ankrede vi på Cabinda red. Denne gang lå der to skibe, som skulle losse før os. Det gav fem dage til ankers, inden det blev vores tur. Til gengæld fik vi en hurtig ekspedition. Vi lossede på lige under et døgn, og var så på søen igen, klar til en ny rejse. Denne gang havde rederiet endnu ikke sluttet nogen returrejse. Markedet var åbenbart ikke for godt. Aftalen var at styre mod Cotonou, og så ellers afvente ordre.

Og ordren kom efter et par dage. Vi skulle laste en last sækkegods for World Food Program, og lasten skulle lastes i Cotonou. Lasten skulle til Monrovia. Det var lidt anderledes end vores sædvanlige returlaster, men ikke uden problemer skulle det senere vise sig.

Vi ankrede på Cotonou red den 4. oktober. Gennem agenten fik jeg at vide, at lastningen ikke var lige forestående. Vores last var ikke losset fra et andet skib endnu, og jeg skulle forvente nogen ventetid på reden.

I mellemtiden havde jeg fået specifikationer på lasten fra rederiet. Og efter at styrmanden og jeg havde studeret denne specifikation, kunne vi ikke laste hele den beregnede last. Lasten bestod af flere partier sækkegods, i alt 1750 tons. Men også 250 tons madolie i kartoner skulle lastes. Vi lavede flere forskellige lasteplaner, men uanset hvordan, kunne hele lasten ikke lastes. Der blev en masse skriverier frem og tilbage med rederiet. Men noget egentligt resultat kom vi dog ikke til. Alle parter måtte nu indse, at den beregnede last ikke kunne lastes i skibet.

Efter en uge til ankers, kom der endelig en surveyor fra afskiber ombord. Han kunne give lidt mere info omkring lasten. Bl.a. kunne han fortælle, at lasten var ombord på en pram der også lå til anker på reden!

Det var jo lidt af en nyhed. Han kunne også nu ved selvsyn se, at det ikke var fysisk muligt at laste hele lasten. Jeg havde lavet forskellige udkast til hvad vi kunne laste, og dem fik han med i land.

De interne problemer ombord tog nu rigtig fat. At ligge til ankers, og ikke vide noget konkret om hvad der skulle ske, var absolut ikke godt for en i forvejen ret spændt situation.

Alle ombord var efterhånden ret pirlige, og der skulle ikke mange forkerte ord til, før fanden var løs i laksegade. Det blev heller ikke bedre af, at varmen blev et problem. Temperaturen var oppe på 35 grader, når det var højst. Skibets forældede aircondition kunne ikke rigtig klare den høje temperatur.

Jeg kontaktede rederiet for at forhøre mig om mulighed for, at jeg kunne blive afløst når vi kom i havn. Da jeg ikke vidste hvor lang tid hele denne operation ville tage, og tidshorizonten for min afløsning allerede var overskredet, havde jeg håbet på lidt forståelse fra rederiets side.

Der gik nogle dage inden jeg fik et svar. Desværre kunne afløsning ikke arrangeres. Min afløser var desværre blevet syg, og de havde ikke mulighed for at finde en anden. Derfor bad man mig om at blive ombord til skibet kom til Las Palmas for dokning. Da jeg ikke havde så mange andre muligheder, gik jeg modvilligt med til denne aftale.

Den 22. oktober, efter 18 døgn til ankers, kom vi endeligt til kaj. Myndighederne var for en gang skyld rimelige, og vi kom i gang med lastningen. Nu fik jeg besøg af Port State Control, og de var absolut ikke rimelige. De faldt over nogle certifikater, som de mente ikke opfyldte deres krav. Det var til dels også korrekt. Der var nogle syn, som skulle have været afholdt, men hvor der var udstedt udsættelse på. PSC ville ikke acceptere disse udsættelser, og truede med at tilbageholde skibet, samt at arrestere undertegnede.

Jeg fik fat i rederiet på telefon, og forklarede dem situationen. Det var skibsrederen selv jeg talte med. Han mente nu ikke det var noget problem, og sendte straks en mail med oplysninger om hans syn på sagen.

Det var de gode mennesker her i Afrika nu nærmest ligeglade med. De holdt på deres, og udfærdige et dokument hvor de nægtede at lade skibet sejle før omdiskuterede syn var afholdt. Jeg nægtede selvfølgelig at skrive under på dette dokument, og blev igen truet med arrestation. Jeg påførte nu dokumentet, at jeg havde læst det, men nægtede at underskrive det. Det godtog PSC så i første omgang.

Da jeg prøvede at ringe til rederiet igen, strejkede mobiltelefonen. De følgende dage gik med en masse skriveri og ringen frem og tilbage. Til sidst indgik rederiet en ordning med PSC, hvor de betalte sig fra miseren. Jeg var ved at være godt og grundig træt, både af rederi og myndigheder. Myndighederne her på Afrikakysten er helt anderledes, end i Europa. Hvor der som regel kan indgås en mindelig aftale i Europa, er dette umuligt her. Så snart der er det mindste i vejen med skibets papirer, ser myndighederne hernede med det samme en mulighed for at bjærge nogle let tjente penge. Og de giver sig ikke, selv om de måske ikke altid har retten på deres side.

Men selv om opholdet blev ret problematisk, så fik vi dog lastet skibet. Vi fik ikke så meget med, som afskibet havde regnet med. De 250 tons madolie, blev i pakhuset og vi lastede kun sækkegodset.

Endelig, den 26. oktober, kunne vi sejle fra Cotonou. Stemningen ombord, var efterhånden som opholdet blev længere, temmelig eksplosivt. Men nu lettede det lidt, da vi endelig fik vand under kølen igen. Vejret var fint, og det skred godt langs kysten. Men, man skal ikke glæde sig for tidligt. Vi havde været på søen lidt over et døgn, da vi fik en mail fra rederiet. Et af rederiets andre skibe, **Danica Green**, havde fået maskinhavari på en position ca. 90 sm. nord for Monrovia.

Første melding gik ud på, der var en ventil der havde sat sig, og muligvis skade på et stempel på hovedmaskinen. Man var ved at undersøge, hvad der var af reservedele og værktøj ombord. Vi blev anmodet om at yde assistance, og evt. foretage reparation.

Jeg talte med maskinmesteren om det, og selvfølgelig ville vi assistere i det omfang vi havde mulighed for det. Jeg fik også oplyst, at lasten på **Danica Green** bestod af "militærgods" til en destination på Afrika kysten, og skibet kunne således ikke komme i anden havn uden speciel tilladelse.

Næste dag fik jeg selv radioforbindelse med **Danica Green**, og dermed lidt flere oplysninger. De lå og drev ca. 45 sm. fra land. Men vejret i området var fint, og der var ikke umiddelbar nogen fare på færde. Vi satte fuld fart på skuden, og kunne være fremme ved havaristen i løbet af 56 timer, forudsat at vejret ville holde.

Rederiet var gået i gang med at undersøge muligheden for at slæbe havaristen ind på redens ved Monrovia. Det viste sig ikke at være muligt. I stedet gjorde vi klar til at tage **Danica Green** på slæb, og i første omgang komme lidt fra kysten. Så ville vi overføre vores maskinmester til **Danica Green**, så han kunne lave reparationen, mens vi havde skibet på slæb.

Ombord på **Danica Green** var der ingen maskinmester. Her stod skipper og styrmand selv for vedligehold af maskineriet. Det giver jo unægtelig problemer når der sker større maskinhavari.

Heldigvis var vejret med os. Der var næsten vindstille, og kun lidt dønning. Vi fik etableret en slæbetrosse, og det gik fint med at slæbe. Da vi var kommet lidt fra kysten, fik vi overført maskinmesteren til havaristen. Reparationen blev ordnet over to dage, og vi kunne lade slæbet gå og forsætte hver for sig mod vores respektive destinationer.

Den 3. november ankom vi til Monrovia. Her lossede vi under beskyttelse af FN soldater. Selv om der kom nogle kraftige regnbyger, gik losning hurtigt. Myndighederne var der ingen problemer med. Her brugte man ikke så meget at bumle cigaretter. I stedet var dieselolie og maling i høj kurs. Så der blev fyldt et utal af dunke i alle størrelser og former med dieselolie. Vi måtte lave et bonsystem for at holde styr på det. Når der havde været nogle myndighedspersoner, eller andre der skulle begaves, oppe hos mig, udskrev jeg en bon til vedkommende lydende på hvor mange ltr. olie vedkommende skulle have. Så blev der sendt en mand ned i maskinen til maskinmesteren, som så udleverede "gaven". Med dette system, og ikke alt for nærig med "gaverne", gik det faktisk helt gelinde.

Den 5. november var skibet udlosset, og vi kunne igen sejle. Jeg havde fået ordre fra rederiet, at sætte kurs mod Las Palmas og ellers afvente om der skulle dukke noget last op under vejs. Man var ikke helt afklaret med hvor skibet skulle dokke, men forhandlede stadig med flere værfter.

Jeg havde en del rapportarbejde omkring vores møde med **Danica Green**, der skulle laves. Ellers gjorde jeg klar til at blive afløst, hvor det så end skulle være.

Jeg var også ved at være godt mør. Havde nu været ude i næsten 5 måneder, og det føltes som meget lang tid. Især med alt det bøvl der havde været ombord. Så jeg glædede mig til det var overstået.

Vejret holdt sig rigtig godt, og den 10. november fik jeg ordre fra rederiet om at gå til Las Palmas for dokning. Her ankom vi 2 dage senere, og jeg blev ombord til skibet var doksat, og jeg havde fået lavet overlevering med den nye skipper. Det blev således min sidste tur med **Danalith**.

Da jeg kom hjem, var jeg en tur inde på rederikontoret. Her fik jeg en samtale med skibsreder J. Folmer omkring min opsigelse. Han accepterede selvfølgelig min opsigelse, men så gerne jeg prøvede en periode i et de andre skibe. Så kunne det jo være jeg ville overveje at forsætte i rederiet. For, som han sagde, havde rederiet været godt tilfreds med mit arbejde ombord i Danalith, men de andre skibe i rederiet var både nyere og der var ingen maskinmester jeg skulle samarbejde med, da jeg selv ville komme til at stå for maskinpasningen. Jeg takkede pænt for de pæne ord, men havde besluttet mig for at finde noget andet. Jeg havde jo lige netop set hvordan betingelserne var for de skibe uden maskinmester, og det var jeg ikke interesseret i at arbejde med. Dermed sluttede vores samarbejde, og vi skiltes i alt fordragelighed.

Rederiet H. Folmer var også meget i medierne mens jeg var hjemme på ferie. Det skyldes, at et af deres skibe, **Danica White**, havde et lidt "uheldigt" møde med US Coast Guard, og skipperen ikke mindst, med det amerikanske retsvæsen.

Jeg fulgte sagen ganske nøje da jeg, dels lige havde arbejdet for rederiet, dels kunne den få betydning for retssikkerheden for skibsføreren i danske skibe i fremtiden.

Jeg hørte om sagen ganske kort i søfartspressen, den 22. september, mens jeg var ombord på **Danalith**.

Efter jeg kom hjem, fik jeg bedre mulighed for at følge med i sagen via medierne og Søfartens Ledere, som tog sig af sagen.

Skibsfører Willy Larsen var skibsfører på rederiet H. Folmers skib, **Danica White**. Skibet var på vej til Wilmington i USA, hvor skibet skulle laste.

Kort forinden anløbet af Wilmington, den 28. august, anråbes og inspiceres skibet af et boarding team fra U.S. Coast Guard.

Under denne inspektion opstod der nogle uenigheder mellem skibsføreren og boarding teamet. U.S. Coast Guard opfattede denne uenighed, som manglende samarbejde med de amerikanske myndigheder.

Udfaldet blev, at skibet blev nægtet adgang til havnen med skibsfører Willy Larsen som skibsfører. Rederiet fik besked om at få en anden skibsfører ombord. Rederiet sendte straks en ny skibsfører ud.

Den 5. september, kom den nye skibsfører ombord og skibet kom i havn i Wilmington. Straks da skibet var fortøjet, arresteredes Willy Larsen af U.S. Customs and Border Protection (det amerikanske fremmedpoliti), han førtes bort fra skibet og fængsles.

Hans hustru, som var ombord på skibet som kok, blev eskorteret til nærmeste internationale lufthavn og sendt hjem til Danmark.

Willy Larsens fængsling opretholdes, efter han havde været fremstillet for en dommer i retten i Wilmington.

Samme dag blev Søfartens Ledere (skibsføreres fagforening) orienteret af rederiet, som videregav den foreløbige korrespondance der havde fundet sted mellem rederi, agenter og rederiets forsikringsselskab.

Det fremgik, at rederiet var fra forsikringsselskabet blevet orienteret om, at rederiet ikke havde nogen forpligtelser overfor skibsfører Willy Larsen, og anbefalede rederiet at kontakte skibsføreres fagforening.

Søfartens Ledere tog sagen, og kontaktede det danske konsulat i Charleston. Man bad dem være behjælpelig med at finde ud af hvor Willy Larsen holdes fængslet, og hvilke anklager der var rejst mod ham.

Konsulatet gik i gang, tillige med skibets forsikringskontor i New York, og fandt ud af hvor skibsføreren befandt sig.

Det blev oplyst, at skibsføreren forventelig ville blive anklaget for – failure to cooperate with a federal officer – hvilket betyder, at skibsføreren ikke udviste passende samarbejdsvilje med U.S. Coast Guard. Endvidere kunne der komme en tiltale gående ud på, at U.S. Coast Guard havde følt sig truet eller angrebet, af den måde skibsføreren havde manøvreret sit skib på.

Søfartens Ledere engagerede, via en dansk advokat i New York, en strafferetsadvokat til at varetage det videre forløb i sagen.

Gennem advokaten fik Willy Larsen mulighed for kontakt med Danmark og sin familie. Dermed fik Willy Larsen også mulighed for at give udtryk for sin variation af sagen.

Efter Willy Larsen udtalelser til de danske medier, var episoden forløbet som følger:

Hele bataljen havde udartet sig allerede fra starten af inspektionen. Inden boarding teamet var kommet ombord, havde skibsføreren forlangt at se legitimation af hensyn til sikkerheden for skib og besætning. Dette var helt i overensstemmelse med gældende regler. Boarding teamet nægtede i første omgang at legitimere sig, og der opstod diskussion over radioen om dette. Da teamet var kommet ombord, ville kun teamlederen legitimere sig.

Under inspektionen, ville teamlederen se pas på samtlige ombordværende, og forlangte at inspicere besætningens beboelseskamre.

Til denne inspektion forlangte skibsføreren, at besætningen skulle være fysisk tilstede på de respektive kamre. Også dette er helt i overensstemmelse med almen praksis, af den simple grund at et besætningsmedlems kammer, er et privat område. Skibsfører påpegede yderlig, at kende tilfælde hvor der var blevet plantet bevismateriale, hvis inspektionsteamet havde været alene. Dette ville han ikke risikere.

Derefter udstedte U.S. Coast Guard forbud mod, at skibet kunne sejle i havn. Da boarding teamet forlod Danica White, som på dette tidspunkt lå stille på vandet, gav skibsføreren skibet lidt

styrefart for bedre at kunne manøvrere. Dette udlagdes af U.S. Coast Guard, som om at skibsføreren bevist forsøgte at sejle boarding teamets speedbåd ned.

Sagen gik sin skæve gang, først med retsmøder, hvor fængslingen opretholdes. Dernæst med forhandlinger, som trak i langdrag. Endelig syntes et forlig at være opnået, men det tiltrædes desværre ikke af dommeren. Der skulle yderlige forhandlinger til.

Men så, den 18. december, var alle formaliteter bragt i orden. Willy Larsen havde indgået en "handel" omkring en dom, hvor han indrømmede dele af anklagen mod at blive løsladt. Da han havde været fængslet i knap fire måneder, betragtedes straffen som værende udstået. Dommen indebar også, at han ikke måtte betrede eller besejle amerikansk territorium de efterfølgende 3 år.

Den 20. december kom Willy Larsen hjem til familien, og et stort fremmødt pressekorps. Der var arrangeret pressemøde i Navigatørernes Hus, hvor Willy Larsen og repræsentanter fra Søfartens ledere overfor presse og offentligheden kunne berette om sagen.

Sagen havde været fulgt ganske tæt af pressen under hele forløbet. Der havde været mange læserbreve i forskellige aviser. TV havde også flere indlæg omkring sagen under forløbet. Der blev i det hele taget udvist stor interesse og sympati for de urimelige forhold, sagens akter viste, at søfarten arbejder under.

Denne sag lyder jo som det rene eventyr. Men det er det desværre ikke tilfældet. Det er derimod et ganske godt eksempel på den urimelige kriminalisering der finder sted af søfarende. Især skibsføreren er udsat for dette, da han som chef ombord holdes ansvarlig.

Der er utallige eksempler på, at en skibsfører er blevet tilbageholdt, eller fængslet, på helt urimelige og til tider yderst latterlige anklager. Heldigvis får ikke alle et så langt forløb, som denne sag. Men desværre er der også eksempler på enkelte, hvor forløbet har været værre.

Sagen skabte også grundlag for at drøfte søfolks, og især skibsførerens retstilling, både internationalt og nationalt.

Sagen burde give anledning til en revurdering af hele det diplomatiske apparatur der skal iværksættes fra myndighedernes side. Er man her godt nok rustet til at varetage "ofrenes" interesser?

I den aktuelle sag, måtte Willy Larsen se i øjnene at hans oplevelse "kun" blev en lærestreg for ham selv, og måske en påmindelse om at retfærdighed har pokkers mange forskellige ansigter. Han kunne dog glæde sig over den opbakning og støtte han trods alt fik, især fra sin faglige organisation. Man må så håbe at diskussionerne, som sagen også satte i gang i søfartskredse, vil resultere i en mere positiv og retfærdig behandling i fremtiden.

En aktør, der meget hurtigt meldte hus forbi i den omtalte sag, var rederiet H. Folmer. Deres holdning i sagen er mig, og sikkert mange andre, temmelig uforståeligt.

Da jeg kun kender sagen om Willy Larsen fra medierne og gennem min fagforening, skal jeg ikke kunne sige hvad der er retfærdigt og ikke, i rederiets holdning. Men jeg har dog et, om end beskedent, indblik i rederiets generelle personalepolitik. Og set ud fra dette synspunkt, syntes jeg deres holdning er uforståeligt, samtidigt med den ikke forbavser mig.

At rederiet ikke af forretningsmæssige årsager kan fare ud med bål og brand overfor de amerikanske myndigheder, har jeg fuld forståelse for. Rederiet skal varetage sine økonomiske interesser, og er derfor i høj grad afskåret fra at rette direkte kritik mod de amerikanske myndigheder og U.S. Coast Guard.

Men rederiets takling af den menneskelige side af sagen, har jeg absolut ikke forståelse for. Man har her en skibsfører, der i den grad kommer i klemme i et uheldigt disponeret forhold til myndighederne.

Uanset om denne klemme måske er delvis selvforskyldt eller ej, så mener jeg at rederiet burde have handlet anderledes. Rederiet bliver fra deres forsikringsselskabs side orienteret om, at de ikke har nogen forpligtigelse overfor deres ansatte skibsførere. Dette er sikkert juridisk korrekt. Men skibsføreren er dog et menneske, og ikke stykke inventar på skibets udstyrsliste!

Han har været ansat i rederiet over en længere årrække, og er således ikke rederiet ubekendt. Man må formode, at manden har tjent rederiet på rimelig fornuftig vis i sin ansættelse, ellers havde man vel afskediget ham!

At sagen straks fra begyndelsen overtages af Søfartens ledere, og der gennem dem etableres den fornødne juridiske assistance, syntes jeg er helt i orden. Foreningen har den fornødne kompetence til at gøre dette, og på et eller andet vis, er det vel også en fagforenings opgave at varetage en sådan opgave. Og på denne del af sagen, har rederiet ikke meget at gøre.

Men at helt lukke af for kontakt til den fængslede skibsfører, mener jeg ikke man som arbejdsgiver kan være bekendt.

Der kan selvfølgelig være faktorer imellem skibsføreren og rederiet, som andre ikke er bekendt med, der berettiger rederiets holdning i sagen. Men som sagen er fremlagt, er det ikke lige noget der fremmer forståelsen af rederiets personalepolitik.

Jeg har selv en del erfaring i omgang med U.S. Coast Guard, da jeg har sejlet på USA over flere omgange i min tid til søs.

Og jeg skal gerne indrømme, amerikanske myndigheder er ikke de nemmeste mennesker at omgås. Især ikke efter terrorangrebet på World Trade Centeret i 2001.

Jeg har dog aldrig haft større kontroverser med U.S. Coast Guard, end det har været muligt at tale sig tilrette om sagerne. Jeg tror nu ikke det skyldes, at jeg besidder nogle større diplomatiske evner, men i stedet har brugt min sunde fornuft.

Noget jeg har erfaret er, at dansk humor ikke altid falder i god jord overfor amerikanerne. Jeg vil vove at påstå, en U.S. Coast Guard inspektør nok er noget af det mest humørforladte man kan komme ud for. Så derfor, hvor humor hjælper i mange andre tilfælde, virker det nærmest som en rød klud for en tyr, når det drejer sig om disse inspektører.

Dermed ikke være sagt, de ikke er til at samarbejde med. Man må bare se i øjnene, at samarbejdet måske skal ske på et andet plan end man er vant til.

Og derfor må man til tider sluge en kamel eller to. Det kan sagtens lade sig gøre, uden man derfor behøver at gå på kompromis med sine holdninger og meninger.

Modsat kan resultatet jo ende som omtalte sag. Og selv om det måske er beviseligt at U.S. Coast Guard har uret, så tvivler jeg på man nogensinde kommer til at opleve dem indrømme det.

Malene – Kystfart Vest-Afrika 2007- 1

Efter en god juleferie, var det igen tid for at finde en hyre. Jeg kontaktede rederiet Nordane Shipping i Svendborg, og forhørte mig om mulighederne der. Nordane Shipping havde skibene i rederiet Shipcraft i management. Jeg kunne godt tænke mig at prøve at sejle med disse skibe, som jeg flere gange havde mødt rundt omkring i forskellige sammenhæng. Shipcraft havde specialiseret sig i sejlads med IMO (eksplosiver) laster. Og den form for sejlads havde jeg efterhånden oparbejdet en hvis erfaring med. Der var nu ingen ledige hyre i Shipcrafts skibe, men Nordane havde lige pr. januar overtaget et skib i management, og der kunne jeg mønstre med det samme.



Skibet var **Malene** af Bogense, tilhørende et partsrederi med P. Knudsen, A. C. Ørssleff's Eftf. Holte som bestyrende reder. Skibet var bygget på Bogense skibsværft i 1984, og var på 845 Bt.

Jeg havde tidligere, i 1989, sejlet for skibsreder P. Knudsen med skibet **Island Saga**, og kendte således Knudsen. Rederiet Nordane kendte jeg ikke, det var første gang jeg sejlede for dem. Efter en samtale på rederiets kontor i Svendborg hvor jeg fik en snak med skibets tekniske inspektør, som ikke kunne fortælle meget om skibet, da de lige havde overtaget

det, skrev vi kontrakt på ansættelse som skipper.

Skibet var i charter på Vestafrika, og skulle sejle i fast kystfart med gods til olieindustrien. Min første opgave ombord, blev at implementere skibet i Nordane's SMS system. Der skulle også laves en fyldestgørende tilstandsrapport med henblik på snarlig dokning af skibet.

Jeg rejste hjemmefra den 14. januar tidligt om morgenen, og skulle efter planen være i Libreville i Gabon omkring midnat. Selv om rejsen til Afrika ikke har ret meget med coasterfart at gøre, vil jeg ligegodt beskrive den. Den beskriver meget godt, hvad man kan komme ud for på en rejse i disse lande.

Fra Kastrup til Paris var der ingen problemer. Heller ikke fra Paris til Douala. I Douala skulle jeg vente 5 timer på en forbindelse til Libreville. Her var der ikke meget man kunne foretage sig, og efter at være sluppet gennem lufthavnsmyndighedernes mange snirklede procedure, var der stadig lang tid til næste etape på rejsen skulle finde sted. Jeg fandt frem til en form for restaurant og fik bestilt en kop kaffe.

Straks jeg havde afgivet min bestilling, blev alt mørkelagt. Strømmen var forsvundet fra hele lufthavnsområdet. Det var lidt af en mærkelig fornemmelse at sidde der i mørke, og ikke rigtig vide hvad der skete. I løbet af nogen tid, fik tjeneren sat nogle stearinlys op. Han forklarede meget smilende, at det bare var en af dagens sikkert mange strømafbrydelser, det skulle jeg ikke tage så tungt.

Jeg kom i snak med en lokal mand, der også sad i restauranten. Han talte rigtig godt engelsk, havde tidligere arbejdet for et shippingfirma. Han kunne fortælle, at det var helt dagligdags med disse strømafbrydelser. Det skete over hele byen, og ingen tog det så højtideligt. Da strømmen kom igen, lykkedes det at få kaffen inden en ny afbrydelse mørkelagde det hele igen.

Jeg fik tiden til at gå med at tale med shippingmanden, til det blev tid at begive sig mod afgangshallen. Her fik jeg oplyst, at afgangsen videre var forsinket 1 til 2 timer. Jeg kunne ikke få nogen begrundelse, blot væbne mig med tålmodighed. Temperaturen var på ca. 30 grader. Og selv om det var dejligt at slippe for den danske vinterkulde, var det lige før det var for meget her.

Der var heldigvis aircondition i afgangshallen, og den fungere nogenlunde, når der ikke var strømudfald. Men vi kom af sted til Libreville, flyvetiden var kun en time, så det var til at overse.

Skibets charter, ABS OG Fleet, samarbejdede med et stort internationalt agentur, Panalpina, som var vores agenter i alle havnene hernede. I lufthavnen skulle der være en agent fra Panalpina til at tage imod mig, og ordne de fornødne papirer, bl.a. indrejsevisa.

Der var ingen agent, og jeg blev nu tilbageholdt af immigrationsmyndighederne. Jeg prøvede at ringe til agentens kontor fra min mobiltelefon. Men det lykkedes ikke, jeg kunne ikke få noget signal. Efter nogen parlementeren med de tilstedeværende imigrationsfolk, fik jeg dem til at ringe. Det lykkedes heller ikke dem at få forbindelse.

Det var nu over midnat, så mulighederne var ret begrænsede. Jeg prøvede at få dem til at udstede et visum, mod selvfølgelig at betale det. Kunne jeg bare komme ud af lufthavnen, skulde det være muligt at finde et hotel til næste dag. Men de var ikke til at forhandle med, heller ikke en klækkelig portion dollars hjalp på deres forhandlingsvilje. Jeg fik besked på at forholde mig i ro til der dukkede nogen op, formodentlig engang i løbet af morgenen.

Jeg fik anvist en træbænk, og her kunne jeg bare gøre mig det behageligt, og ikke forlade området. Nu var det ikke lige min hensigt at ville foretage en større udflugt, det opfordrede forholdene ikke ligefrem til. Dog kunne jeg godt have ønsket et mere behageligt sted at afvente den videre udvikling. En politibetjent kom slæbende med en gammel madras, som han smed lige foran bænken hvor jeg sad. Her smed han sig så lang han var, og efter ganske kort tid genlød hele lokalet af hans snorken.

Ca. kl. 3, stod der en mand og bankede på en glasdør, som førte ind til mit luksuslogi. Da politibetjenten var indisponibel, spurgte jeg vedkommende, hvad han ville. Det viste sig at være agenten som skulle hente mig. Jeg prøvede at vække den sovende politibetjent, hvilket ikke var så ligetil.

Men til sidst fik jeg dog liv i ham, og han kom meget modvilligt på højkant. Der opstod en livlig palaver mellem den søvnige betjent og agenten. Da det var midt om natten, mente betjenten ikke at han kunne få fat i en overordnet. Jeg fik ham nu, mod en klækkelig betaling for hans store mod, til at tilkalde en fra immigrationsmyndighederne. Jeg fik nu tilladelse til at blive indlogeret på et hotel til næste dag. Man ville dog ikke udlevere mit pas, som var blevet taget i forvaring tidligere. Det var jeg også ligeglad med, jeg skulle jo tilbage til lufthavnen igen.

Agenten kom med en rørende historie om hvor overbebyrdet han var med arbejde, og han derfor var faldet i søvn på sit kontor. Det kunne jeg ikke rigtig bruge til noget fornuftigt. Han forklarede

også, at jeg skulle videre med fly til Port Gentil om eftermiddagen, så jeg ville få rigelig tid til at slappe af indtil da. Skibet lå i Port Gentil og ikke i Libreville som jeg ellers var blevet informeret om. Vi kom til et hotel, og nok engang skulle der sparkes liv i en søvnig afrikaner. Der var ikke arrangeret noget værelse, men vi fik dog overbevist den søvnige portier om, at jeg skulle have husly for resten af natten.

Værelset var ikke lige hvad jeg ville kalde vild luksus, men der var en seng med rent sengetøj. Der var til gengæld ikke noget badeværelse, så mit toilette kom til at bestå i en gang vand i hovedet fra håndvasken, og efterfølgende tørring med toiletpapir, da der heller ikke fandtes noget håndklæde. Endeligt kl. 0430 kunne jeg kravle i kassen, og der var absolut tiltrængt.

Kl.07 blev der buldret på min dør. Det var agenten, og jeg skulle skynde mig at komme med ham ud i lufthavnen, da myndighederne ville tale med mig. Uden at komme i bad, eller få noget at spise, måtte jeg igen på farten med den skøre agent.

Da vi kom ud i lufthavnen, fik jeg ordnet mit visum og fik mit pas. Dog ikke uden at betale en bøde, for man kunne ikke bare komme til dette vidunderland uden visum. Men som alt andet på det afrikanske kontinent, kunne nogle dollars klare det hele. Næste problem på programmet, var min bagage. Man påstod nu, at den ikke var med maskinen fra Douala, og man viste ikke hvor den var. Jeg kunne oplyse, at jeg var sikker på min bagage havde været ombord på flyet.

I Douala var alle passagerer, der skulle videre til Libreville, selv ude på pladsen ved flyet og udpege bagagen. Desuden så jeg selv den blev lastet ombord på flyet. Nu kom der flere folk til. Jeg blev vist ind i et stort rum med en masse bagage stuvet op. Sammen med et par mand, gik jeg i gang med at finde mine kufferter. Det lykkedes ikke. Så videre til et andet rum, med ligeså meget rod. Heller ikke her lykkedes det at finde noget. Til sidst gik vi ind på et kontor, hvor jeg skulle skrive en formular omkring den mistede bagage.

Her stod mine kufferter, sammen med nogle få andre. Nu kom der et par toldere på banen, og de fik gennemrodet mine kufferter, observerede nogle papirer som de fandt meget mystiske. Det var en del af den omfangsrige post jeg havde med fra Nordane's kontor, og absolut uskadelige.

Det fik jeg også overbevist de kære toldere om, og efter megen slesk tale fra begge sider, så man gerne, at jeg gav en lille erkendighed for deres store forståelse. Nok engang måtte min beholdning af dollars stå for skud. Efter alt dette halløj var overstået, kunne jeg endelig komme til at tale med agenten igen.

Nu kunne han meddele mig, at flyet jeg skulle med til Port Gentil var blevet aflyst, og han viste ikke hvornår jeg kunne blive booket på et andet. Nu var min tålmodighed opbrugt. Her stod man, sulten, beskidt og uden forbindelse til omverdenen. Jeg fortalte nu agenten hvad jeg syntes om hans service, og jeg var bedøvende ligeglad med hans mange undskyldninger. Jeg forlangte at komme til at tale med hans overordnede, og komme ind til deres kontor så jeg kunne komme i forbindelse med rederiet. Jeg kunne ikke logge min mobiltelefon på nettet hernede.

Nu blev manden lidt mere medgørlig. Han skulle lige ordne noget på et kontor i lufthavnen, så kunne vi køre ind til byen på Panalpina's kontor. Efter en ½ time dukkede han op igen. Nu havde han arrangeret, at jeg kunne komme med et lokalt fragtfly til Port Gentil. Det skulle afgå om en

time. Jeg var efterhånden ligeglad, om jeg så skulle have cyklet til havnen, bare jeg kunne komme ombord.

Der var dog et lille lyspunkt i al elendigheden. Det var piloten på dette fragtfly. Det viste sig at være en sød, og meget flot Australisk pige. Hende fik jeg en sludder med, og da hun hørte om mine meritter, kunne hun ikke lade være med at more sig lidt. Der var ikke så meget i det jeg fortalte hende, der kunne overraske hende. Som hun sagde, enten tog man det hele som det kom, eller også løb man skrigende bort.

Min bagage havde agenten taget med ind i lufthavnsbygningen, og bedyrede at den skam var blevet lastet ombord i flyet. Jeg spurgte nu min "nye veninde" om hun kunne kontrollere dette. Det tjekkede hun uden problemer, og kunne konstatere at kufferterne ikke var på flyet. Hun fik nu fat i nogle folk, og mine kufferter dukkede op igen og kom ombord på flyet. Agenten så jeg ikke mere til. Der var nogle få andre passagerer som også skulle med. En af dem var fra Panalpina's kontor i Port Gentil. Så ham slog jeg mig på siden af det sidste stykke vej af denne hyggelige rejse. Da vi kom til Port Gentil efter en kort flyvetur, fik jeg sagt farvel til den kønne pilot. Og derefter kom jeg ned til skibet uden yderlige vanskeligheder.

Jeg kom ombord på **Malene** lige til middag. Jeg var både sulten og tørstig, da jeg kun havde fået en lille sandwich og 2 cola det sidste døgn. Så maden smagte mig helt vidunderligt. Skibet havde lastet dagen før, og der manglede nu bare uklaringspapirerne, så var vi klar til at sejle.

Den afgående skipper kunne ikke fortælle så meget om farten på kysten. Han havde gjort et par rejser, men syntes ikke der var meget system i sagerne. Vi fik lavet overlevering, og jeg fik kort hilst på besætningen. De var alle Filippinere, og bestod af styrmand, motormand, kok og 2 mand på dækket. Det var første gang jeg var eneste dansker ombord, så det skulle jeg også lige vænne mig til. Vi sejlede midt på eftermiddagen.

Næste havn var Cabinda, hvortil vi havde ca. 2 døgn sejlads. Det var en lidt barsk start på en ny hyre, og jeg var noget klatøjet, da jeg gik til køjs om aftenen.

Næste dag blev der tid til at se lidt på skibet. Jeg vil ikke ligefrem prale af, at det var særligt opløftende hvad jeg fik at se. Skibet trængte i høj grad til kraftig opgradering. Maskineriet kørte rimeligt, men der var visse ting der trængte til en overhaling. Airconditionen var på det nærmeste stået af. Jeg fik kigget lidt på den sammen med motormanden, men der var ikke noget vi kunne gøre ved det for øjeblikket. Systemet var simpelthen for lille, og kondensatoren fik ikke kølvand nok. Udetemperaturen var næsten konstant omkring 30 grader. Indetemperaturen var, når anlægget kørte bedst, et par grader under. Eneste fordel var, at luften ikke var så fugtig. Jeg svedte derfor bravt, filippinerne kunne bedre klare varmen.

Jeg havde lovet at lave en rapport over hvad jeg mente der skulle opgraderes og repareres. Planen var at få skibet i dok inden for overskuelig fremtid. Den nye charter skulle dog lige have en chance for at se hvad vi kunne udrette. Skibet var foreløbigt charteret for en periode på 3 måneder, med option for at forlænge denne periode.

Da vi ankom til Cabinda, fik vi besked på at ankre og afvente nærmere, da der ikke var ledig kajplads. Det passede mig fint. Jeg kunne nu få tid til at få styr på vores SSM og ISPS. Her var en del arbejde, da det hele skulle gennemgås. Der var også en del udskiftninger af manualer og mapper.

Ligeledes blev der også tid til at få et overblik over hvilke havne vi skulle besejle. Det nordligste vi kom, var Malabo på øen Macias Nguema. Denne ø hørte under Equatorial Guinea, og det skulle vise sig at blive en af de havne vi mest anløb. I denne første periode, blev den sydligste havn Lobito i Angola. Andre havne i Angola var Luanda, Soyo og Cabinda, som er en Angolansk enklave i Congo. Desuden var der Douala i Cameroon, og Port Gentil i Gabon. Godset, vi sejlede med mellem havnen, var cement og udstyr til olieindustrien. Vi sejlede en hel del flyfragt fra Malabo rundt til de andre havne. Til Malabo var der en stor trafik af flyfragt fra Europa til oliehavnene. Så her virkede vi, sammen med en del andre små coastere, med at viderebringe dette flyfragt.

Skibet var godt egnet til den form for gods. Mellemdæksponterne var lagt i bunden af lastrummet, og blev sjældent brugt. Da vi aldrig på forhånd viste hvad vi skulle laste, noget der i starten virkede total forvirrende, var der ikke den store planlægning der kunne laves i forvejen.

Til gengæld havde vi næsten aldrig mere gods ombord, end det kunne lade sig gøre at holde godset til de forskellige havne adskilt uden de helt store problemer. Besætningen stod selv for stuvning, surring og separation af godset. Og det lærte de hurtigt at håndtere på rimelig vis.

Ankerpladsen ved Cabinda kendte jeg særdeles godt. Tidligere, med *Danalith*, havde vi brugt denne ankerplads når vi afventede kajplads i Malongo. Mens jeg var ombord i *Danalith*, blev vi også forespurgt om at anløbe Cabinda. Det nægtede jeg at gøre pga. kajens beskaffenhed, og den ringe vanddybde langs kajen. Men *Malene* har omkring 2 meter mindre dybgang, så det burde ikke være noget problem.

Kajen i Cabinda, er en lille kaj på ca. 150 meters længde. Den er bygget ud i den åbne bugt, og er ikke beskyttet af nogen mole eller andet. Med vind og dønning fra WNW til NE er det umuligt at ligge langs denne kaj. Da er der for meget tilbageløb sø og dønning. Vi prøvede flere gange at fortøje, men måtte opgive det og gå ud igen. Man kan kun komme ind med højvande, og hvis der er for meget dønning, banker skibet ned i bunden ved lavvande.

Denne første gang vi anløb Cabinda gik det nu meget smertefrit. Vi fik et par dage til ankers, da der var et andet skib ved kajen. Senere blev det tit til flere dage, hvor vi ikke kunne komme langs kaj for dønning. Så måtte vi enten vente på bedre vejr, eller losse lasten til Cabinda i en af de andre havne.

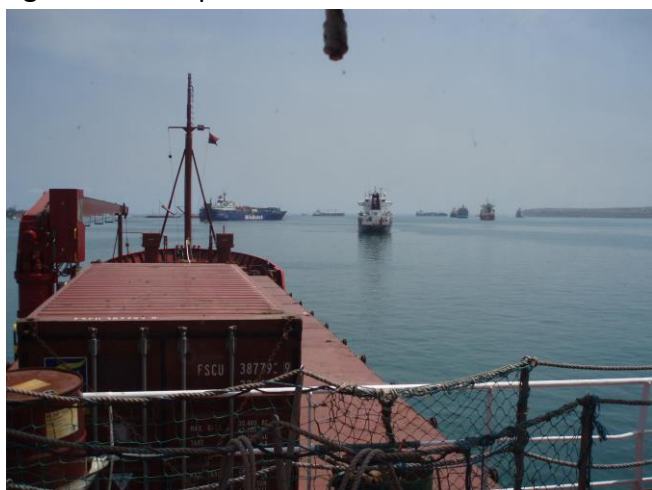
De andre skibe i chartereren var af en hel anden type. Det var en slags landgangsbåde, hvor lasten stod på dækket. De var meget brede, med lille dybgang, og ikke så følsomme for vejret, som vi var. Derfor blev det ret ofte dem der måtte tage sig af lasten til Cabinda, når vi havde losset det, enten i Soyo eller Luanda.

Efter Cabinda, gik vi til Soyo i munden af Congofloden. Soyo, eller Kwanda Base, som er det rigtige navn for selve basehavnen, var en ny og moderne basehavn for olieindustrien. Havnen lå beskyttet i en biflod til Congofloden, og besejles af en gravet rende der holdes løbende opgravet. Her ved første anløb, havde jeg en lods til at hjælpe, men ellers anløb vi selv havnen.

I hovedfloden løber strømmen med op til 6 knob. Så der skal manøvreres med forsigtighed når sejlrenden skal anløbes. Da anløbet af renden foregår på tværs af strømmen, kræver det at man tager et godt tilløb, og ellers holder tungen lige i munden og håber på maskinen ikke pludselig finder på at strejke.

Der var moderne faciliteter på kajerne. Endog et helt overbygget bassin, således at der kunne losses/lastes vejrfølsomt gods i alt slags vejr. Hvis ikke der var kajplads, var der en godt beskyttet ankerplads i bugten ved havnen. Her lå vi tit og ventede. Også når vi var færdige med at losse/laste, brugte vi denne ankerplads hvis vi skulde have et lille hvil.

Fra Soyo var der ca. et døgn sejlads til Luanda. Da vi ankom til Luanda, prøvede jeg forgæves at få kontakt med agent og lods. Da det ikke lykkedes, ankrede vi på yderreden. Her lå mange skibe og det samme på inderreden.



Luanda havn er en naturhavn, nærmest en stor bugt dannet af en lang landtange, som går ud langs med fastlandet og danner bugten. Efter nogle timers venten, fik jeg et opkald fra agenten. Jeg skulle bare selv sejle ind på inderreden og finde en ankerplads.

Da jeg først blev lidt kendt med forholdene hernede, havde vi aldrig kontakt med havnemyndighederne. Vi sejlede ind, ankrede, og meldte os til Sonils Base. Sonils base var oliebasen i Luanda. Herfra styres hele det store opbud af supplybåde og andre skibe med tilknytning til olieindustrien.

Basen havde sit eget kajanlæg, og der var en meget livlig trafik ud og ind døgnet rundt. Det hele styres fra basekontoret, og selv om der kunne forekomme nogle paniske situationer, så fungerede det forbavsende godt.

Til gengæld viste man aldrig på forhånd hvornår man skulle langs kaj. Det bevirkede at vi altid skulle være standby, og klar til at starte op med kort varsel. I begyndelsen virkede det ret irriterende, men det vænnede vi os efterhånden til. Det skete også ofte, at vi kom ind, startede med at losse eller laste, og bare fik en del af lasten ekspederet. Så kunne vi igen gå ud i bugten til ankers, for at ligge og vente til resten var klar. Ankerpladsen i Luanda Bay var rimelig sikker.

Det skete dog jævnligt at skibene fik besøg af tyveknægte. Set ud fra hvor mange skibe der lå på ankerpladsen, kunne man betragte det som minimal risiko for besøg af tyveknægte. Når vi lå til ankers, gik vi altid 2 mand på vagt. Så søvagtten drejede konstant.

Besætningen var, aldersmæssigt, nogle af de ældste Filippinske søfolk jeg havde sejlet sammen med. Styrmanden var 53 år. Ham kom jeg aldrig rigtig overens med, og havde en del problemer med omkring hans arbejde. Han var meget indelukket, og ikke nem at få en fornuftig samtale med. Noget af det første vi blev uenige omkring, var søvagtten når vi lå til ankers. Her mente han ikke det var nødvendigt, at han og jeg skulle gå vagt sammen med matroserne.

Han mente det var nok med en matros på vagt. I det hele taget var hans forhold til ISM og ISPS meget lemfældigt. Eller også forstod han ikke hvad det drejede sig om. Hvis jeg forsøgte at vække hans interesse hvad det angik, blev han bare, om muligt, endnu mere mut end ellers. Hans almene optræden, både overfor mig og resten af besætningen, var meget mut og afvisende. Hvis der var problemer med f.eks. tilsyn med lastningen, var han straks klar til at frasisge sig skylden, og mente

det var vi andre der ikke gjorde arbejdet godt nok. Det resulterede i, at jeg fyrede ham da skibet skulle i dok.

De to matroser var 47 og 50 år gamle. De var et par hyggelige fyre, og selv om der tit var lange arbejdsdage for dem, var der aldrig problemer.

Kokken var den ældste, 56 år, han var en stille og rolig mand. Hans kulinariske udfoldelser var ikke just noget man faldt i trance over. Men det var rimeligt, og bare vi kunne få friske grøntsager og lignende, så gik det fint.

Motormanden var den yngste, "kun" 46 år. Han var rigtig god til sit arbejde i maskinen. Der var en hel del problemer med at holde maskineriet kørende i den første periode. Men ved fælles hjælp, og lidt held, lykkedes det dog.

Efterhånden som vi havde været rundt i de forskellige havne, og fået en ide om arbejdsgangen, blev det en del nemmere at have med at gøre. Men let blev det nu aldrig.

I starten var der mange problemer med de forskellige agenter rundt omkring i havnene, ligeledes med havnemyndighederne. Især myndighederne var stride i starten med deres evindelige bumleri. Her gjorde jeg kort proces fra starten. Jeg gav dem ikke noget, og selv om det kostede mange diskussioner, og ikke mindst sure miner, så blev det langt lettere for mig selv på længere sigt.

Efterhånden som vi kom flere gange, blev det bedre. Til sidst gad de knap nok komme ombord, da de vidste der ikke var noget at hente.

Skibets charter, ABS OG Fleet, havde deres kontor i Basel i Schweiz. Herfra styrede de fordelingen af fragt rundt på de forskellige havne. Der kom ugentlige turnusmeddelelser fra kontoret. Det var nu ikke altid disse kunne passe ind i den faktiske sejlads på kysten. Derfor blev der mange ændringer for at få det hele til at gå op i en større enhed.

Der var tre personer på kontoret, og altid mulighed for at få kontakt med en af dem. Efter hver lastning, blev der sendt en detaljeret rapport til kontoret. Denne rapport indeholdt hvad vi havde lastet, og til hvilke havne der skulle losses. Kontoret skulle videregive de relevante oplysninger til de forskellige agenter i havnene. Der var mange misforståelser, og til tider manglende informationer, som vi så selv måtte prøve at udrede på stedet.

Dette var meget forvirrende i starten, og især agenterne i havnene var stormestre i at fralægge sig ansvaret når der gik ged i sagerne. Men også dette problem blev en hel del lettere at have med at gøre med tiden.

Et andet stort problem, var at få forsyninger af stores, proviant og andre fornødenheder til skibet. Jeg har flere gange bestilt proviant til levering i en havn. Når vi kom frem, kunne agenten påstå han ikke havde fået nogen bestilling. Eller også var det bestilt, så kunne skibshandleren ikke levere varerne. Undskyldningerne var mange, og til tider fuldstændige latterlige. Der gik nogen tid inden vi fandt nogle ordentlige skibshandlere, men derefter gik det også rimeligt.

En ting, som flere gange var meget problematisk, var at få ferskvand. I havnene skulle vandet bestilles i forvejen, ikke noget usædvanligt, hvis ikke det var afrikanske agenter der skulle stå for dette. Det skete flere gange vi ikke fik vand fordi agenten ikke havde bestilt det. Selv om jeg kunne bevise at bestillingen var afgivet fra skibet, påstod de kære agenter, at det havde de sandelig ikke hørt noget om! Andre gange var der simpelthen ikke noget tryk på vandledningerne på havnen.

Også en ting som at komme af med vores affald, kunne volde agenterne store vanskeligheder. Det er ting man tager for givet andre steder i verden, men ikke på Afrikakysten.

Stores, som reservedele til maskinen og lignende, var også et stort problem at få ned til os fra Danmark. Problemet hernede var toldvæsnet i de forskellige lande. Selv med bestikkelse, som her næsten var en del af forretningen, kunne vores stores blive syltet i lang tid inden vi kunne få det ombord. Alle disse ting var selvfølgelig til stor frustration for alle parter. Der var virkelig mangel på meget ombord, for at vi kunne foretage de fornødne reparationer på stedet. Der var så godt som umuligt at få noget lokalt, så vi var meget afhængig af at få reservedele sendt ned til os. Der var aldrig vrøvl, hverken fra rederi eller Nordane, med at få hvad vi skulle bruge. Det blev også sendt ned til os, men havnede så tit på et eller andet toldkontor. Så kunne der gå lang tid inden vi fik det ombord på skibet.

Men selv med disse frustrationer fik vi det til at køre. Og vi fattede lystigt op og ned af kysten. Vi havde enkelte afstikkere til andre havne hernede også. En enkelt tur til Lobito, som ligger syd for Luanda i Angola. Et par ture til Douala i Cameroon blev det også til. Ellers var det mest mellem Luanda og Malabo og havnene på den strækning vi opererede.

Jeg havde fået sat en tilstandsrapport sammen til Nordane. Ud fra den kunne man godt se, det ikke stod for godt til med skibet. Jeg talte også et par gange med skibsrederen selv. Også han var godt klar over, det var ved at være op over med at få skibet i dok.

I begyndelsen af marts gik vores sat-C computer mere eller mindre ned. Uden den var vi meget dårligt stillet. Den var hele nerven i vores forbindelse med omverdenen. Uden den havde vi kun mobiltelefon, og den virkede heller ikke altid.

Jeg fik den dog til at virke nogenlunde igen, og fik i første omgang kontakt med vores serviceværksted i Danmark. Sammen med dem, og Nordane, blev vi enige om at sende en servicemand ned til os så hurtig som muligt.

Det blev til næste anløb af Port Gentil. Her gik vi - off hire – i et døgn. Det var helt rart igen at tale med en landsmand. Reparatøren og jeg selv i fællesskab fik nu styr på så meget vi kunne nå. Først gjaldt det vores sat-C. Til den havde reparatøren nyt software med, og det var nu hurtigt overstået. Derefter gik vi i gang med begge radarer, som også var kørt helt ned. Her fik vi den ene til at fungere rimeligt. Den anden kunne ikke klare et eftersyn, men gik helt i sort. Reparatøren lovede at lave en rapport over de mangler og reparationer der skulle udføres. Så måtte vi vente til skibet kom i dok med at få lavet det resterende.

I slutningen af marts måned blev det besluttet at skibet skulle til Las Palmas for dokning. Jeg havde haft flere samtaler med både Nordane og skibsrederen omkring denne dokning. Og alle parter var enige om, at skibet skulle have en ordentlig omgang. Jeg havde sendt doklister hjem til begge kontorer, og der var mange punkter at tage fat på. Skibet skulle efter dokningen forsætte i chartereren, og jeg blev spurgt om jeg selv ville forsætte som skipper.

Det ville jeg godt, forudsat at dokningen blev så gennemgribende som planlagt. Det blev jeg lovet, og det skulle også vise sig at holde stik. Fra Nordane oplyste de, efter dokningen ville der

komme en dansk styrmand ombord. Det var gode nyheder, og selv om det til tider var lidt af et mareridt at sejle henede, så var det til at leve med.

Den 29. marts lastede vi i Malabo til Abidjan på Elfenbenskysten. Da vi sejlede fra Luanda sidste gang, var planen vi skulle gå direkte til Las Palmas for at dokke. Men undervejs blev det ændret til vi skulle laste i Douala og Malabo til Abidjan.

Opholdet i Abidjan blev kortvarigt. Vi kom ind, lossede, og ud igen den samme dag. Myndighederne havde været meget rimelige, men jeg skulle lige have en afskedshilsen inden vi kunne sejle videre.

Der kom tre mand fra Port State Control ombord kort før vi var udlosset. De startede med at gennemgå skibets dokumenter. Her var der ikke noget at udsætte. Derefter gennemgik de maskinrummet. Her var situationen straks en anden. Skibets olieavskiller virkede ikke. Det havde den ikke gjort i meget lang tid. Og selv om vi havde forsøgt at reparere den, var det ikke lykkedes os at få den i gang. De fandt også andre ting, der ikke virkede efter hensigten. Alt sammen noget jeg var klar over.

Jeg var med en af inspektørerne i styrehuset, og her gennemgik vi alt. Jeg svarede på de spørgsmål inspektøren stillede, måske ikke lige i overensstemmelse med sandheden, men vel vidende, at det ikke ville ændre noget. Inspektøren lod sig også tilfreds med mine svar, og hvad han så. Her kunne han have fundet flere alvorlige fejl vi kunne være blevet stoppet på. Men det var han åbenbart ikke interesseret i. De havde rigeligt i olieavskilleren, og den vendte vi nu tilbage til. Det alene ville være nok til at stoppe skibet, indtil separatoren var repareret.

Efterfølgende viser helt klart de afrikanske Port State Controllers effektivitet, eller manglende på samme. Alle tre mand sad nu med meget mørke miner, og spurgte mig, om jeg var klar over hvilken alvorlig fejl det var, at separatoren ikke virkede efter hensigten!

Det var selvfølgelig beklageligt, og jeg viste at det selvfølgelig ikke burde være sådan. Jeg forklarede, at skibet var på vej til dokning i næste havn. Her ville fejlen selvfølgelig blive udbedret. Jeg havde meget svært ved at holde masken, men det var jeg selvfølgelig nødt til.

De gode herre kunne selvfølgelig ikke lade skibet forsætte, men ville blive nødt til at stoppe os til separatoren var repareret. Og selv om vi skulle i dok, var det ikke forsvarligt at sejle som situationen var.

Det var jeg helt enige med dem i, og selvfølgelig skulle vi have udbedret skaden inden vi kunne sejle. Det var helt klart. Nu skyndte de sig at komme frem med deres forslag, som gik ud på følgende. Da de mente jeg var en rigtig god og pligttopfyldende kaptajn, ville de denne ene gang se lidt mildere på en så alvorlig forseelse. Hvis jeg gav dem hver 1.000,- dollars, ville de lade mig sejle denne gang.

Dette ville jeg selvfølgelig ikke gå med til. Jeg sagde, at nu ville jeg tilkalde agenten, så kunne vi få arrangeret en workshop til at ordne separatoren. For selvfølgelig var jeg glad for deres store forståelse, men jeg var jo også vidende om den store risiko der var forbundet med at sejle videre uden at separatoren virkede.

Igen var det sgu meget svært at holde gode miner til dette cirkus. Denne palaver fortsatte en tid. De spurgte, hvor meget jeg var villig til at give for at få rene papirer. Jeg lagde ud med et karton

cigaretter til hver, vel vidende at dette ikke ville række. Nu ændrede de gode mennesker strategi, de ville nu tale med mig enkeltvis. Heller ikke det hjalp på resultatet. Jeg ringede til agenten. Men da han hørte at Port State var ombord, kunne han pludselig ikke komme lige med det samme.

Forhandlingerne fortsatte en tid endnu. Jeg gav nu mit sidste bud, som var 10 kartoner cigaretter. For skibet betød det ikke alverden. Men for de begærlige og griske inspektører, var det åbenbart nok. De gik med til at tilføje rapporten en remarks som gik ud på, at skibet kunne sejle til næste havn hvor der så skulle et nyt syn til. Det gik jeg selvfølgelig med til. Når de nu havde været så flinke, mente de også at jeg godt kunne give dem en kasse øl. Det fik de også, og skred derefter i land.

Forunderlig nok, kom agenten ombord lige efter. Han syntes det var en skamlet på havnens gode renommé, da jeg fortalte ham om mit besøg. Og selvfølgelig gav jeg ham ret, og sagde, jeg ville skrive en rapport til havnekaptajnen om episoden. Nu blev han helt forfærdet. Det måtte jeg endelig ikke, så ville der først blive ballade. Lidt modvilligt afstod jeg så fra at gøre dette. Således gik et par timer med dette cirkus. Jeg syntes nu ligegodt det var billigt sluppet. Det viser også, at uanset hvor meget man laver internationalt af regler og andre ting omkring sikkerhed, så fortolkes disse regler ikke altid efter hensigten.

Rejsen til Las Palmas gik fint. Vi startede med at fejre påsken efter afgang fra Abidjan. Vi fik sluppet af, sat vores fiskeliner og nød det gode vejr op langs kysten. Den sidste del af rejsen var vejret knap så fint. Vi fik lidt modvind, men ikke værre end det var til at holde ud. Jeg fik lavet alt klart til overlevering, og besætningen glædede sig til at kunne komme en tur i land.

Den 17. april ankom vi til Las Palmas. Inspektøren fra Nordane tog imod os, og vi fik gennemgået skibet og doklisterne. Det brugte vi den første dag på. Der var et større læs stores fra Danmark, også det fik vi tjekket og taget ombord. Alt hvad jeg havde bestilt var kommet, så det var bare fint. Næste morgen kom skibet på bedding. Den nye skipper og en reparatør hjemmefra kom også. Vi fik lavet overlevering, og jeg kunne afmønstre til en velfortjent ferie.

Mens jeg var hjemme, havde jeg et par samtaler med skibsreder P. Knudsen. Chartereren havde nogle ønsker om forandringer i vores fortsatte sejlads på Afrikakysten. Det var ikke helt tilrettelagt, hvad denne forandring indebar. Jeg blev derfor bedt om at rejse til Basel, for at få en samtale med chartereren omkring dette. Man mente, at jeg bedre kunne diskutere forandringerne, da det jo var mig der skulle være midt i det.

Jeg var derfor i Basel en dag inden jeg igen skulle ned til skibet. Jeg fik hilst på de mennesker jeg ellers kun havde talt med i telefon. Det var faktisk meget rart at få sat ansigt på dem. Vi fik også diskuteret en del om fremtiden for skibets sejlads. Bl.a. fik vi talt om sejlads på Nigeria. Jeg pointerede, at med de tiltagende problemer med pirater i Nigerdeltaet, ville jeg ikke besejle Nigeria. Skibet havde været i Onne i Nigeria tidligere, før jeg kom ombord. De accepterede min indstilling, men mente nu ikke der var så farligt. Deres andre skibe sejlede jævnligt på Onne, og de havde ikke haft problemer. Der gik nu ikke langt tid efter vores møde, før al sejlads til Onne blev indstillet. Det skete efter flere alvorlige piratoverfald, både på floden og i selve havnen.

Ellers var chartereren godt tilfreds med skibet, og havde til hensigt at forlænge vores tilknytning til deres firma. Vi kunne regne med, der ville blive en længere rejse andre steder end på kysten. De

kunne dog ikke sige noget nærmere på daværende tidspunkt. Kun at det ville blive en tur til Mozambique. Samt at jeg måtte være indstillet på, det kunne blive af længere varighed.

Det var nu rart at være lidt forberedt på hvad der skulle ske. Jeg fik også talt med både Nordane og P. Knudsen om de nye udsigter.

Mens jeg var hjemme fik rederiet H. Folmer inddraget deres certifikat for sikker skibsdrift. Gennem flere år havde rederiet fået mange påbud om at bringe sikkerhedsudstyr, tekniske fejl og mangler i orden på deres i alt 13 skibe. Da dette ikke skete på tilfredsstillende måde, fik det Søfartsstyrelsen til at fordrø rederiets certifikat for sikker skibsdrift inddraget. En fordring som blev stadfæstet af Ankenævnet for Søfartsforhold den 8. maj 2007, hvor rederiet tabte deres anke af inddragelsen.

Dette bragte igen rederiet i pressens søgelys, som ikke ligefrem havde rosede ord at sige om rederiet. Rederiet H. Folmer overdrog imidlertid tilsynet med skibenes ISM (International Safe Management), samt ISPS (sikring af terror mod skib) til Erria A/S som dermed kom til at stå for det sikkerhedsmæssige management. Den daglige drift, befragtning, reparation og vedligeholdelse af skibene blev forsat varetaget af rederiet H. Folmer. Denne ordning indebar at skibene forsat kunne sejle, og ikke som dele af medierne udlagde det, havde forbud mod at sejle. Det indebar også, at skibene hurtigst muligt skulle gennemgå et syn med henblik på at få udstedt nye certifikater.

Baggrunden for den drastiske beslutning kunne læses i en større artikel i Søfartens Lederes fagblad no. 4, 2007:

Af denne fremgik bl.a. en beskrivelse af en lang række fejl og mangler på skibene, konstateret af Søfartsstyrelsen ved kontroleftersyn. En del af disse havde medført kortvarige tilbageholdelser af flere af skibene, indtil der var rettet op på tingenes tilstand. I andre tilfælde blev det pålagt rederiet, at få rettet op på konstaterede fejl og mangler, som ved senere kontroleftersyn viste sig at være blevet ignoreret. 15 arbejdsulykker på 1½ år, var også medvirkende til Søfartsstyrelsens afgørelse.

I 2006 anbefalede rederiets klassifikationselskab Bureau Veritas, at rederiets såkaldte overensstemmelsesdokument (Document of Compliance) – det dokument, der giver rederiet retten til at drive rederivirksomhed, blev tilbagekaldt. Dette var Søfartsstyrelsen dog noget tøvende med, set i lyset af de meget alvorlige konsekvenser en tilbagekaldelse ville betyde for rederiet. Men, da Søfartsstyrelsens stadig mere utvetydige krav om forbedringer, ikke blev honoreret fra rederiets side, slap tålmodigheden til sidst op.

”Direktør J. Folmer har således ikke over for Søfartsstyrelsen vist, at rederiet kan drive en forsvarlig sikkerhedsorganisation med de nuværende ressourcer” konstaterede Søfartsstyrelsen i marts 2007, i forbindelse med den definitive beslutning om at fratage rederiet retten til at stå driften og ledelsen af sikkerheden på skibene.

Rederiet H. Folmer stod uforstående overfor Søfartsstyrelsens afgørelse. Skibsreder J. Folmer udtalte til artiklen, at han fandt inddragelsen ”ufattelig” og dybt urimelig.

Skibsrederen beskrev den aktuelle situation for sit rederi med følgende udtalelse:

- *Den er helt uoverskuelig, og Søfartsstyrelsens og Ankenævnets afgørelse er derfor dybt frustrerende. Vi er et førsteklases rederi, som siden 1955, da vi blev stiftet, udelukkende har sejlet*

med dansk besætning. Og jeg mener bestemt, at vi altid har haft orden i tingene. Myndighedernes beslutning er derfor dybt urimelig-

Han afviste bestemt, at rederiet ikke skulle have fulgt Søfartsstyrelsens påbud. Samtidig hævdede han, at han altid havde holdt sine skibe i sikkerhedsmæssigt forsvarligt stand.

Rederiforeningen af 1895, gav også sit besyv med i en artikel i samme blad. Her afviste rederiforeningen ikke, at rederiet havde et reelt ansvar for de begåede fejl, men påpegede, at rederiet faktisk havde gjort en del for at rette op på fejlene. Rederiforeningen var derfor noget forbavset over det drastiske skridt Søfartsstyrelsen og Ankenævnet havde valgt at tage. Et af ankenævnets begrundelser for inddragelsen var, at rederiet havde haft en række tilbageholdelser af deres skibe, samt at der havde været anmærkninger til rederiets kvalitetssikringssystem.

Ankenævnet klandrede rederiet for ikke at afhjælpe fejlene af egen drift, men først når andre havde fundet, og gjort opmærksom på fejlene. Denne påstand mente direktøren for Rederiforeningen, Gunnar Sørensen, at der kunne sættes spørgsmålstegn ved.

Han gjorde opmærksom på, at sikkerheden selvfølgelig skulle være i orden på danske skibe. Og det var ikke rimeligt, at Søfartsstyrelsen gang på gang var nød til at påtale fejl og mangler på en reders skibe. Men han mente samtidig, at rederiet H. Folmer ikke nødvendigvis havde gjort sig skyldig i sikkerhedsmæssige forsømmelser, der var så alvorlige, at de berettigede et så dramatisk skridt, som tilfældet var i den aktuelle sag.

Det var kun få år siden, at Danmark indførte ISM-koden. Det indebar, at man i stedet for som tidligere blot opfyldte sikkerhedskravene under hensyntagen til godt sømandsskab, nu skulle beskrive og systematisere alt i henhold til ISM-koden.

Hertil udtalte Gunnar Sørensen, at man med indførslen af ISM-koden fik en god garanti mod, at der ikke opstod ulykker ombord. Men sagde samtidig, at det var meget svært for mindre rederier at finde ressourcer til at opfylde ISM-kodens mange krav.

- Rederiet har altid udelukkende brugt dansk besætning. Deres skibe er mekanisk i orden, og de bliver f.eks. dokket hvert år. Selv om flåden fortrinsvis består af nogle "ældre damer", er skibene i god vedligeholdelsesmæssig stand. Ydermere bliver medarbejderne oftest i rederiet gennem mange år. Det er for mig at se et bevis på, at det ikke kan stå helt galt til, sluttede Gunnar Sørensen artiklen af med.

Jeg syntes også inddragelsen af rederiets sikkerhedscertifikat var en ganske alvorlig sag, og måske ikke en helt retfærdigt. Selv om jeg kun havde været tilknyttet rederiet en kort periode, havde jeg dog fået et hvis indblik i rederiets drift. Og, selv om jeg ikke var enig i alle rederiets tiltag ang. arbejdsforhold, løn, m.m., syntes jeg ikke rederiet stak ud fra normen af den tilbageværende coasterflåde. Problemet var her, som for alle coasterredier, at myndighederne inden for en meget kort periode havde pålagt rederier og skibe en uhyrlig mængde af nye regler og procedurer, som skulle indgå i den daglige drift. Myndighederne forventede, at rederierne og skibsførerne prompte, som en selvfølge, rettede ind efter alle disse nye tiltag. En forventning, som ikke alle parter var lige velrustet til at efterkomme. Størsteparten af skipperne i coasterne, jeg selv inkl., var ikke helt unge længere. Og ikke alle var derfor lige motiveret for al det nymodens kram, vi pludselig skulle belemres med. En del af disse "ældre" herrer, kunne absolut ikke se mulighederne i hverken ISM, ISPS, og følte det som en pestilens at skulle lære det.

Jeg vil vove at påstå, med stor chance for at blive kølhalet, at nogle af mine ”ældre” kollegaer simpelthen ignorerede en del af f.eks. ISM-kodens foreskrifter. Ikke fordi de bevist nægtede at indordne sig, men simpelthen fordi det var for uoverskueligt. Jeg har ofte hørt udtalelser som f.eks. – hva faen skal vi med en arbejdspladsanvisning, den gør jo ikke arbejdet bedre! Eller - det er jo for fanden ikke nødvendigt at lave hviletidsskemaer – det gør sgu ikke vores arbejde lettere?

Derfor skulle myndighederne havde gjort en del mere for at motivere den ældre generation af navigatører, skibsredere og andre, der skulle varetage papirgangen i moderne skibsdrift. Der var ganske vist enkelte obligatoriske kursuser i ISM og ISPS, som alle skulle gennemgå. Og en del kursuser der var frivilligt at deltage i. Disse var til gengæld ret dyre økonomisk, og da rederierne sjældent var villige til at betale denne udgift, blev de ikke udnyttet. Dermed gik mange glip af en god opgradering, og et fornuftigt forhold til ”papirjunglen”.

Problemet med at administrere den voksende mængde af ny regler og love, var ikke kun et problem i redriet H. Folmer. Det var et stadig voksende problem i den samlede coasterflåde, og sikker også i andre dele af handelsflåden. Modsat de større rederier, som unægtelig var bedre rustet til at takle opgaven, var det for coasterrederne i mange tilfælde temmeligt uoverskueligt. Det gjaldt både det økonomiske aspekt, og ikke mindst opgaven med at omstille sig til disse nye tider inden for søfartsområdet.

Selv om der fra politisk side, gennem snart mange år, havde lydt opløftende ord om, at småskibsfarten skulle hjælpes, at småskibsfarten ikke var uden værdi for Det blå Danmark, så blev det ved de opløftende ord. Nogle konkrete tiltag ud af de mange fine ord, blev det ikke til.

Jeg havde under alle omstændigheder meget svært ved at få øje på nogen reel hjælp fra politisk side. Og havde efterhånden den opfattelse, at Det blå Danmark ikke ønskede en forsat bestående småskibsflåde, men heller ikke havde mod til at sige dette ligeud.

Derfor kunne man let få den tanke, at beslutningen fra Søfartsstyrelsens side med at inddrage rederiet H. Folmers certifikat, mere var et tiltag for ikke at tabe ansigt overfor søfartslovgivningen, end det var et tiltag for at udøve egentlig lovhåndhævelse. Det mener jeg udfra den effekt inddragelsen fik. Hvis det var Søfartsstyrelsens hensigt, at sagen skulle have en afskrækkende effekt på andre coasterredere, tror jeg styrelsen blev skuffet. De få tilbageværende coasterredere, var i forvejen så hårdt presset, både økonomisk og omstillingsmæssigt, at det ikke ville ændre noget.

For rederiet H. Folmer, fik sagen en alvorlig økonomisk betydning. At rederiet skulle have deres 13 skibe i sikkerhedsmæssigt management hos et andet rederi, betød en årlig merudgift på ca. 1,8 million kr. Disse penge kunne måske have været brugt mere fornuftigt, hvis de var blevet anvendt på at opgradere selve rederiet, til den krævede standard!

Rederiet H. Folmer kunne selv forsætte med befragtningen, teknisk drift og bemanningen af deres skibe.

Jeg vil gerne understrege, at jeg på ingen måde mener at rederiet H. Folmer var uden skyld i Søfartsstyrelsens beslutning. Rederiet var kendt for at været temmelig provokerende og aggressiv i deres holdning til den lovgivende magt. Og gik ikke af vejen for et retsligt opgør med denne, selv

om resultatet så godt som aldrig faldt ud til rederiets fordel. Listen med mangler og fejl, samt arbejdsulykker, var omfattende. Der var enkelte alvorlige mangler og fejl. Men størsteparten var af en art, der ikke krævede en større indsats for at udbedre. I stedet for påbud, burde Søfartsstyrelsen havde tilbageholdt skibene indtil de fundne mangler var udbedret. Det ville sikkert have bevirket en kraftig protest fra rederiet, og ikke mindst skibsreder J. Folmers side, men samtidig have vist at man mente det alvorligt. Og så længe skibene ikke kunne sejle videre, kunne der ikke ske andet, end fejlene hurtigt ville blive rettet. Det ville helt givet have haft en betydelig mere afskrækkende effekt, end bare at give påbud som i mange tilfælde blev ignoreret.

Jeg er ikke særlig autoritetstro selv, og tager absolut ikke Søfartsstyrelsens, eller andre søfartsmyndigheders, befalinger til mig uden forbehold for, at de kan være fejlagtige. Jeg har gennem årene som skipper, selv haft flere sammenstød med forskellige inspektører om et eller andet, som jeg ikke mente, var korrekt. Men så godt som i alle tilfælde har diskussionen foregået på et saglig og fagligt niveau, som begge parter kunne være tjent med. Og dermed kunne tingene som regel også løses til alle parter tilfredshed.

Ovenstående sag blev ikke den eneste hvor rederiet H. Folmer figurerede i medierne på denne tid. Den 1. juni, 2007 blev et af rederiets skibe **Danica White**, kapret af somaliske pirater. Jeg har valgt at beskrive denne kapring, med baggrund i Søfartsstyrelsens Opklaringsenheds rapport, og vil senere i beretning give en begrundelse derfor.

Kapringen af Danica White 2007

Den danske coaster, ***Danica White***, lastede en last boreudstyr i Sharjah i De Forenede Emirater. Lasten skulle sejles til Mombasa i Kenya. Skibet afsejlede fra Sharjah den 21. maj 2007.

Inden afsejlingen, var en ubefaren skibsassistent blevet sygeafmønstret, da han var kommet til skade med en fod. Den tilskadekomne skibsassistent blev ikke erstattet med en ny mand inden afsejlingen.

Besætningen bestod ved afsejlingen derfor af en skipper, en styrmand, en kok og to ubefarne skibsassistenter. Ved fuldtallig besætning, altså med tre ubefarne skibsassistenter, blev der gået søvagt når skibet var i søen. De to vagtgående skibsassistenter gik 2 skiftet vagt, sammen med henholdsvis skipper og styrmand. Den tredje skibsassistent arbejdede som dagmand, og de vagtgående deltog i det daglige arbejde inden for normal arbejdstid i dagtimerne.

Inden afsejlingen fra Sharjah aflyste skipperen søvagten for skibsassistenterne. Dette på grund af uenighed mellem skipperen og skibsassistenterne, hvor sidstnævnte ikke var villige til, både at gå søvagt, og samtidig arbejde på dækket. Da skipperen ikke ønskede at diskutere dette, blev søvagten aflyst. Styrmanden mente heller ikke der var behov for en skibsassistent som udvig.

Inden afsejlingen fra Sharjah havde skipperen lavet en ruteplan (som er en del af skibets SMS – Safety Management System). Denne ruteplan blev lavet med en passageafstand på ca. 140 sømils afstand til den Somaliske kyst. Senere ændres denne plan, da skibsføreren fik at vide, at de skulle holde mindst 200 sømils afstand til den Somaliske kyst.

Ifølge skipperen modtog han fra agenten i Sharjah diverse papirer om pirateri, som agenten havde hentet på internet. Disse papirer indeholdt bl.a. de sidste bulletiner fra MARLO (Maritime Liason Office) i Bahrain og fra Piracy Reporting Centre i Kualo Lumpur.

Ved afsejlingen var det beregnede ETA til Mombasa, ud fra skibets normale fart 9 – 9,5 knob, beregnet til ca. 31. maj. På rejsen var der sydlige vinde, og nordgående strøm, så farten blev derved reduceret til ca. 5 – 6 knob, og ETA til Mombasa blev derfor forskubbet tilsvarende.

Skipperen sendte dagligt statusmeldinger til rederiet og chartereren med skibets position, ETA, kurs og fart m.m.

Den 26. maj ved midnat passere skibet 330 sømil øst om øen Socotra, og fortsatte ned langs Somalias kyst med en beregnet afstand af 300 til 205 sømil.

Den 31. maj ved 18 tiden passeredes et modgående skib i en afstand af ca. 2 sømil. På ***Danica Whites*** AIS var skibet opgivet til at være 220 meter langt, at være et pilotskib beskæftiget med fiskeri. Skibet hed ***NAUTICA*** + et andet navn. Skipperen syntes, at det så mærkeligt ud. Han kunne se skibet visuelt, og det var under 100 meter i længde. Skibet blev diskuteret ombord.

Om formiddagen, den 1. juni, før overfaldet på Danica White, blev de passeret af containerskibet CMA CGM SIMBA, som var på vej sydvest over. Dette passerede i en afstand af ca. 5 sømil.

Om selve piratoverfaldet, afgav hvert enkelt besætningsmedlem en forklaring overfor Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed. Disse forklaringer er her direkte citeret.

Skibsførerens forklaring.

Overfaldet skete den 1. juni kl. 10:15. Skibsføreren havde vagt alene på broen, hvor han var i gang med at forberede nogle papirer i forbindelse med, at en ny skibsfører skulle overtage skibet i Mombasa. Han var også i gang med at notere position, ETA, vejr m.m. for afsendelse til rederiet. Begge radarer var i gang. Pludselig hørte skibsføreren råben uden for. Han troede først, at det var skibsassistenterne, der pjattede. Så hørte han nogle brag og blev klar over, at nogen ruskede i døren ind til styrehuset.

Skibsføreren havde ikke set piraterne komme ombord, og han mener heller ikke nogen af de andre besætningsmedlemmer havde set dem. Pludselig stod der 10 – 15 mand med våben i styrehuset. Skibsføreren rakte hænderne i vejret og sagde, at de kunne få hvad de ville have, og at besætningen ville gøre som de forlangte.

Skibsføreren nåede forinden at trykke på SSAS alarmen. Knappen lyste som tegn på, at der blev sendt. Skibsføreren iværksatte også skibets generalalarm for at få de øvrige besætningsmedlemmer på broen. Piraterne troede ikke på, der kun var 5 mand ombord.

Piraterne var kommet om bord fra 3 glasfiberbåde, en stor båd med indenbords motor og 2 mindre både med påhængsmotor. Bådene kom på slæb efter **Danica White**.

Styrmandens forklaring.

Styrmanden havde frivagt og opholdt sig på sit kammer. Kl. ca. 09:30 skulle han på toilettet. Da han kom tilbage til sit kammer, kiggede han tilfældigvis ud af vinduet og så agterenden af en glasfiberbåd. Klokken var 09:45. Han gik herefter op på broen og meddelte skibsføreren, at de var blevet overfaldet. Skibsføreren sad og arbejdede ved sin computer. Han havde ikke set noget.

Skibsføreren sagde til styrmanden, at han havde trykket på alarmen. Umiddelbart efter kom piraterne ind i styrehuset og pegede på dem med maskinpistoler.

Kokkens forklaring.

Den 1. juni var vejret lidt snusket. På et tidspunkt var han på vej ind i messen for at hente en kop kaffe. Han hørte nogle knald, og han troede først, at det var skibsassistenterne, som affyrede nogle lysraketter, så han forsatte ind på sit kammer med kaffen. Så lød skibets alarm, og han blev klar over, at der var noget galt.

Kokken gik derfor op på broen, og han fulgtes derop med styrmanden. Skibsføreren var alene på broen. Da piraterne var kommet ind i styrehuset, gik styrmanden ned for at finde skibsassistenterne, men han fandt dem ikke.

Piraterne gav herefter kokken besked på at finde resten af besætningen, og han fik en maskinpistol i nakken. Han gik ned og råbte til skibsassistenterne, som havde låst sig inde, at de skulle komme op på broen. De åbnede så døren og gik med op på broen.

Skibsassistent 1s forklaring.

Den 1. juni kl. 10:00 var han og skibsassistent 2 færdige med fredagsrengøringen om læ. De havde holdt 10 pause og skulle i gang igen kl. 10:15, og de sad på hvert sit kammer og sundede sig lidt. Pludselig kom skibsassistent 2 farende ind og råbte, at de blev overfaldet af pirater. Skibsassistent 1 så først piraterne, da de var på vej op på dækket. Det var let for dem at komme ombord. Fribordet var kun ca. 1 meter, og de brugte en almindelig stige med hager, som de satte fast på dækket.

De blev begge lidt panikslagne. Han prøvede at ringe til broen. Så hørte de nogle skud, og de blev klar over, at piraterne nok allerede var kommet op på broen. De vidste ikke, hvad de skulle gøre, men mente at det gjaldt om at komme hen et sikkert sted.

Fra kammeret løb de derfor ned i maskinrummet og låste døren efter sig. Der sad de så og gemte sig i 15 – 20 minutter ("for at få pulsen ned"). De blev derefter enige om, at de nok hellere måtte gå op på broen, for

at ikke de andre skulle komme i fare, fordi piraterne blev klar over, at der manglede nogle besætningsmedlemmer.

Skibsassistent 1 var klar over, hvor alarmknappen var anbragt. De tænkte i situationen slet ikke på at iværksætte alarmerne.

På vej op til broen – på deres gang – var det roligt. De kunne se nogle af bådene. De gik ind på skibsassistent 1's kammer og låste døren. Kort efter bankede kokken på døren, og lidt efter lød generalalarmerne. Den lyd kun kort tid.

Da de kom op på broen, fik de alle besked om at gå ned i messen undtagen skibsføreren, som blev på broen. Piraterne var kommet i 3 glasfiberbåde. Den ene var større end de to andre, og den store var fyldt med olietønder.

Skibsassistent 2s forklaring.

Han og skibsassistent 1 havde gjort rent i averteringen siden kl. 08:00. Kl. 10:00 holdt de pause, og kl. 10:15 sad de på hvert sit kammer og "trak den lidt". Han hørte nogle knald, og han troede, det var kokken. Da knaldene fortsatte kiggede han ud af køjlet, og han så piraterne på vej op af lejderen til broen.

Han blev panikslagen og råbte til skibsassistent 1, at de var blevet overfaldet af pirater. De løb sammen ned i maskinrummet, låste døre og gemte sig bag en hjælpemotor. Her sad de i ca. 15 minutter, hvorefter de blev enige om, at de hellere måtte gå op for ikke at bringe de tre andre i fare, når piraterne blev klar over, at der manglede nogle besætningsmedlemmer.

De gik op på skibsassistent 1's kammer og låste døren. Kort efter bankede kokken på døren og råbte, at de skulle komme på broen. Da de kom op på broen fik de besked om at gå ned i messen. Skibsføreren forblev på broen, hvor han stod bøjet over et søkort sammen med en pirat. Kort efter blev der ændret kurs mod land.

Skibsassistenterne tænkte ikke på at udløse SSAS alarmerne. Skibsassistent 2 vidste i øvrigt ikke, hvor den var. Det fik han først at vide senere.

Piraterne havde haft let ved at komme ombord. Agter var der et fribord på kun ca. ½ meter, så de kunne næsten gå lige ombord fra bådene.

Rederiets kendskab til kapringen er også direkte citeret fra Søfartsstyrelsens Opklaringsenheds rapport. Det samme gælder Opklaringsenhedens konklusion, anbefalinger og tiltag.

Rederiets kendskab til kapringen.

Lørdag den 2. juni kl. ca. 13:00 modtog en medarbejder fra rederikontoret i København en opringning fra et amerikansk krigsskib, som oplyste, at de havde observeret **Danica White** på vej mod Mogadishu med 3 både på slæb. De ville gerne høre, om dette kunne være rigtigt.

Rederimedarbejderen ringede umiddelbart efter til rederen. Rederen var om bord i **Danica Rainbow**, som lå i Gdynia. Rederen svarede kort efter krigsskibet, at de ville undersøge sagen nærmere og ringe tilbage.

Herefter oprettede rederen en krisestab på **Danica Rainbows** bro, bestående af ham selv, **Danica Rainbows** skibsfører og styrmand, samt 3 af rederiets faste montører.

Skibsføreren sendte en "kaptajnsmeddelelse" med indhold af privat karakter til **Danica White**. Meddelelsen blev ikke besvaret.

Fra kontoret i København blev undersøgt, om skibets destination var blevet ændret (af chartreren). Det var den ikke.

SOK blev spurgt, om der var modtaget en SSAS alarm. Det var der ikke.

Herefter fik det amerikanske krigsskib besked om, at **Danica White** ikke skulle være på vej til Mogadishu, og at det øjensynligt ikke var under rederiets kontrol.

Rederen talte flere gange i løbet af eftermiddagen med SOK. Krigsskibet meddelte, at de var sejlet op tæt på **Danica White**, og at de havde observeret tumult med mange mennesker på skibets bro.

Efter denne meddelelse var modtaget, blev en medarbejder sendt til rederikontoret og rederen gik i gang med at kontakte de nærmeste pårørende til besætningsmedlemmerne.

Opklaringsenhedens konklusion.

Det var charterrens beslutning om at slutte lasten til Mombasa, som udløste den pågældende rejse.

*Det var oplysninger fra charterrens agent i Bahrain som udvirkede, at **Danica Whites** skibsfører, ca. 2 døgn efter rejsens påbegyndelse, lagde ruten længere til søs.*

Skibsføreren havde ikke modtaget nogen konkret instruktion fra rederiet eller charterren om sejlruten ved passage af Somalias kyst.

*Under de pågældende omstændigheder med sejlads i et pirattruet farvand, var vagtholdet i **Danica White** utilstrækkeligt.*

***Danica Whites** ISM indeholder en procedure for pirateri. Der var ikke fra rederiet eller charterren givet nogen konkret instruktion til skibsføreren om den pågældende sejlads eller om at iværksætte forholdsregler imod pirater i forbindelse med sejladsen.*

Skibsføreren iværksatte ingen ekstra foranstaltninger – som f.eks. forstærket udkig. Ingen ombord opdagede piraterne, før de var om bord.

*Hvis der havde været holdt behørig udkig på **Danica White**, kunne piraternes både være blevet opdaget ca. ½ time før, de kunne nå **Danica White**. Skibet kunne dog ikke med sin ringe fart sejle fra piraterne, men besætningen kunne have alarmeret i god tid og vist piraterne, at de var opdaget.*

Skibsføreren handlede korrekt ved at følge piraternes ordre. Hermed sikrede han besætningen bedst muligt.

Hverken SOK eller rederiet modtog SSAS alarm fra skibet den 1. juni.

Skibsførerens forklaring om SSAS alarmer tyder på et manglende kendskab til, hvordan alarmer fungerer. Derfor kan det ikke udelukkes, at skibsføreren har iværksat alarmer forkert. Udover den manglende modtagelse af alarm den 1. juni, er der intet, der indikerer en teknisk fejl i SSAS alarmer.

Forholdsregler mod piratoverfald.

Ship Security Alert System (SSAS)

SSAS er en "overfaldsalarmer", som iværksættes om bord i tilfælde af, at skibet er truet ved f.eks. terrorangreb eller piratoverfald. Sikringsalarmer går til en forud udpeget myndighed i land, og den kan ikke høres ombord eller af andre skibe. Ved iværksættelse af alarmer sendes automatisk skibets data, position m.m. til udpegede myndighed. For danske skibes vedkommende går alarmer til Søværnets Operative Kommando (SOK) og til skibets rederi.

*Sikringsalarmer skal kunne iværksættes fra broen og mindst et andet sted i skibet. Den er påbudt i alle skibe, som er omfattet ISPS koden, herunder **Danica White**.*

Samtlige besætningsmedlemmer skal være orienteret om alarmerens placering, både for at de i givet fald kan iværksætte den og for, at de ikke utilsigtet kommer til at iværksætte alarmer.

IMO's Guidance om Piracy And Armed Robbery Against Ships findes i papiret MSC/Circ.623, som stammer fra slutningen af 1990'erne. Cirkulæret indeholder en række anbefalinger til såvel besætning som reder om, hvorledes man kan forberede sin sejlads i et pirattruet område, samt hvorledes man kan handle, hvis skibet bliver overfaldet eller forsøgt overfaldet.

Det anbefales bl.a. at skærpeovervågningen ved forstærket udkig, både visuelt og ved radar. Det anføres i den forbindelse, at en tidlig erkendelse af et piratoverfald vil give bedre tid til alarmering samt mulighed for,

ved manøvrering og andet, at vise piraterne, at de er opdaget, hvilket måske kan bidrage til, at de opgiver angrebet.

Cirkulæret blev sidst revideret i 2002 og findes i dag i papiret MSC/Circ.623/Rev 3 af 29. maj 2002. Søfartsstyrelsen sendte papiret til rederiforeningerne og til de søfarendes organisationer den 10. juli 2002. Søfartsstyrelsen har gennem artikler i fagblade, ved møder med de søfarendes organisationer og ved foredrag orienteret om pirateri, herunder om hvilke områder, der er mest udsat for piratangreb, om hvilke forholdsregler der internationalt iværksættes for at imødegå pirateri, samt om hvad rederierne og skibene kan gøre for at imødegå trusler fra pirater.

I efteråret 2005 anbefalede MARLO Bahrain, at skibe skulle holde sig mindst 200 sømil fra den somaliske kyst.

MARLO Bahrain gentog sin anbefaling i MARLO Advisory Bulletin 20. May 2007 på grund af en række piratoverfald ud for Somalia i 2007, hvoraf flere i stor afstand fra kysten.

Danmarks Rederiforening gentog en i 2005 udsendt anbefaling om at holde sig mindst 200 sømil fra somalisk kyst ved udsendelse af Rederibrev nr. 24/2007 af 22. maj 2007. Rederibrev nr. 24/2007 blev også udsendt af Rederiforeningen af 1895, hvor **Danica Whites** rederi er medlem.

Rederen mener, at han kender MSC/Circ.623, samt at det sandsynligvis ligger ombord i skibene. Hvad rederiet modtager af rederibreve bliver sendt videre til skibene.

Det var rederens opfattelse, at cirkulæret var indarbejdet i ISPS Koden.

I sikkerhedsmanualen (SMS) i rederiets skibe er en side om pirateri, og formålet med siden er "at orientere om proceduren for pirateri".

Her nævnes bl.a., at det sædvanligvis foregår i territoriale farvande, og at kaptajn, styrmand og den øvrige besætning skal tage sig i agt for denne risiko, specielt i områder, hvor der har været hyppige overfald.

Det anføres også, at piraterne ofte søger at borde skibet fra små fartøjer lige fra kanoer til speedbåde. Der opfordres også til at være på vagt.

Danica Whites skibsfører kendte ikke MSC/Circ.623. Han havde ikke iværksat nogen særlige foranstaltninger for sejladsen langs Somalias kyst. Ifølge skibsføreren, og også ifølge andre besætningsmedlemmer, havde de ikke forestillet sig, at der kunne ske noget så langt fra land.

I MARLO Advisory Bulletin 20 May 2007 er udtrykkeligt nævnt hijacking af skibe på 180 og 210 sømils afstand fra kysten.

Opklaringsenhedens anbefalinger.

Til rederiet / operatøren

Det anbefales rederiet / operatøren, at det i en nedskreven rederiprocedure fastsættes, at rederiet / operatøren skal orientere sig om situationen i et potentielt pirattruet område, som et af rederiets skibe skal passere eller anløbe, og inden rejsen skal tage kontakt med skibsføreren for at aftale forholdsregler, der gør passagen / anløbet så sikker som muligt.

Til rederiet.

Det anbefales rederiet at revidere den procedure for pirateri, som findes i skibenes SMS. Proceduren bør i større detaljeringsgrad beskrive, hvorledes besætningen kan forberede sig til sejlads i et pirattruet område, samt tiltag i tilfælde af et piratoverfald eller trussel herom.

Det anbefales i den forbindelse, at hente inspiration i MSC/Circ.623/Rev 3 af 29. maj 2002.

Det anbefales rederiet, at der gennemføres foranstaltning, som sikre, at skibsførerne / SSO er fuldt fortrolige med, hvorledes SSAS fungerer, herunder at der findes en nedskrevet testprocedure for systemet.

Til alle danske rederier.

Det anbefales alle danske rederier, at de kontrollerer, at MSC/Circ.623/Rev 3 af 29. maj 2002 er kendt i deres skibe, samt at cirkulærets vejledninger er behørigt implementeret i skibenes SMS.

Rederiforeningerne anmodes om at videreformidle denne anbefaling til sine medlemmer.

Tiltag.

*Opklaringsenheden har fra Søfartsstyrelsen fået oplyst, at følgende tiltag er iværksat som følge af kaperingen af **Danica White**.*

*Regeringen har i Udenrigsministeriets regi nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, som skal komme med forslag til, hvilke initiativer **Danica White**-sagen kan give anledning til. Søfartsstyrelsen, Justitsministeriet og Forsvarsministeriet deltager i arbejdsgruppen.*

Søfartsstyrelsen vil tage initiativ til, at der i IMO arbejdes for en udbygning af retningslinjerne for forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald mod skibe samt skærpelse af den eksisterende resolution om Somalia.

På Søfartsstyrelsens hjemmeside vil der blive offentliggjort links til IMO og IBM (International Maritime Bureau), hvor der findes oplysninger om overfald på skibe, så både danske rederier og de søfarendes organisationer får let adgang til at følge udviklingen i de områder, hvor de skal sejle.

Søfartsstyrelsen overvejer for tiden, om hændelsen bør give anledning til ændring af de danske regler.

Grunden til jeg bruger Opklaringsenhedens rapport til at beskrive kaperingen af **Danica White** er, at der i denne sag blev skrevet meget i aviserne omkring emnet, ligesom også TV, og andre elektroniske medier m.m. behandlede sagen. Ikke alle med lige stor vægt på de virkelige fakta. Søfartsstyrelsens Opklaringsenheds fremlægning af sagen er nok det man kom nærmest på en korrekt fremstilling af sagen. Dermed ikke være sagt, at mediernes fremstilling nødvendigvis er ukorrekt. Men, en journalistisk artikel vil i mange tilfælde være ret så præget af den interviewets persons holdning.

Hele Opklaringsenhedens rapport kan læses på Søfartsstyrelsens hjemmeside, og er offentlig tilgængelig.

Besætningen på **Danica White** blev holdt som gidsler i 83 døgn. Denne lange tilfangetagelse af de 5 søfolk må have været et mareridt, som udenforstående har svært ved at fatte.

Efter frigivelsen, den 22. august, blev besætningen overført til et fransk krigsskib, som sejlede dem til Djibouti. Skibet blev også sejlet til Djibouti af en midlertidig besætning fra den franske marine.

I Djibouti blev besætningen modtaget af repræsentanter fra Udenrigsministeriet, og Søfartens Arbejdsmiljøråd, som også stillede psykologhjælp til rådighed. Efter et kort ophold i Djibouti, blev besætningen fløjet hjem til Danmark.

Selvfølgelig havde jeg, og har forsat, en mening om denne meget kedelige kapering. Vi søfolk blev nu tvunget til at indse, at piratvæsenet var kommet betydelig tættere på vores hverdag. Og samtidig var der ikke rigtig noget effektivt der kunne gøres, for at komme problemet til livs. Selvfølgelig skulle man ombord i skibene gøre alt hvad der var muligt, for at forhindre piraterne i at komme ombord. Og selvfølgelig skulle rederierne gøre alt for at informere deres skibe i piratområder, med alt hvad de havde til rådighed af oplysninger.

Og selv med alle disse tiltag, ville man ikke kunne undgå angreb. Angrebet på **Danica White** kunne ganske rigtig være opdaget inden piraterne kom ombord, hvis der havde været hold udvig. Der havde så været tid til at udsende nødsignal, og aktivere overfaldsalarmen. Men det ville næppe have hindret piraterne i at komme ombord. Man må se det faktum i øjnene, der var tre både med 10 – 15 bevæbnede pirater ombord. På **Danica White** var der 5 mand, som ikke havde nogen form for beskyttelse.

Et amerikansk krigsskib indhentede **Danica White**, inden skibet nåede at komme ind i Somalisk territorialfarvand. Da piraterne brugte skibets besætning som levende skjold, kunne krigsskibet ikke forhindre, at **Danica White** fortsatte sin sejlads ind i Somalisk farvand. Selv om der forinden blev afgivet varselskud, og deres både blev sænket, ville piraterne ikke slippe deres bytte. Og da **Danica White** først var inden for 12 sømil territorialgrænsen, kunne det amerikanske krigsskib ikke foretage sig mere.

Jeg fulgte selvfølgelig hele denne kapring så godt som det var muligt. På tidspunktet hvor kapringen skete, den 1. juni 2007, var jeg hjemme. Jeg sejlede på det tidspunkt på Vestafrika med **Malene**, en coaster af samme type og størrelse, som **Danica White**. På tidspunktet hvor besætningen på **Danica White** blev frigivet, den 22. august 2007, lå vi til ankers med **Malene** i en længere periode på reden ved Beira i Mozambique. Derfor var det meget begrænset, hvad vi fik af nyheder hjemme fra Danmark. Jeg kom hjem den 6. september 2007, og fik da mulighed for at læse om frigivelsen af **Danica White**.

Det fremgår af opklaringsenhedens rapport, at skibet var bemanded med 5 besætningsmedlemmer, da kapringen fandt sted. Også, at der normalt var en ubefaren skibsassistent mere ombord. Der havde, indtil rejsen hvor kapringen fandt sted, været almen praksis ombord at der blev gået søvagt ombord om natten. Denne søvagt var imidlertid blevet indstillet pga. uoverensstemmelser mellem skipperen og skibsassistenterne. På tidspunktet for piraternes entring ombord, var skipperen optaget af administrative opgaver, og observerede derfor ikke piraternes ankomst.

Her vil man uvilkårligt med det samme mene, at det var ikke normalt procedure for vagthold ombord i et skib. Desværre må jeg sige, at det var meget normalt i de mindre coastere. Både, at der ikke var udvig på broen, og at den vagthavende navigatør var beskæftiget med administrativt arbejde på sin vagt. Selvfølgelig med den opmærksomhed på det egentlige arbejde, nemlig at sejle skibet, som der er påkrævet. Det har jeg selv praktiseret i mange tilfælde, tvunget af omstændighederne med en for lille besætning. Det, der ikke var normalt i tilfældet med **Danica White** var, at skibet befandt sig i et potentiel udsat farvand. Det burde der selvfølgelig være taget højde for.

Det er selvfølgelig nemt at være bagklog, eller gøre sig klog på andres bekostning. Det syntes jeg der blev gjort rigeligt, både under og efter kapringen. Der var mange såkaldte eksperter fremme og give deres besyv med, nogle gange på en lidt uheldig måde. Nogle få brugte situationen til, direkte at svine rederiet til på en meget uprofessionel måde. Jeg skal på ingen måde forsvare rederiet, og deres måde at drive rederivirksomhed på. Men hvis man ikke kan omtale en sag på en saglig anstændig og sober måde, burde man måske have holdt sin mund.

Men det skal retfærdigvis også siges, det var første gang i nyere tid, at et dansk skib var blevet kapret. Derfor var alle blevet "taget med bukserne nede", så at sige. Der var ingen fortilfælde man kunne drage sammenligninger med. Ingen var forberedt på dette ville ske, og under ingen omstændigheder så langt til søs.

Det skal selvfølgelig ikke retfærdiggøre det faktum, at der blev begået nogle fejl i forbindelse med kapringen. Og det både fra skibet, og rederiets side. Man kunne kun håbe, at disse fejludstillinger kunne bidrage til en forbedring i fremtidens måde at takle piratproblemet på.

Kapringen gav anledning til at den danske regering, samt søfartsmyndighederne "vågnede op", og begyndte at vise en tiltrængt interesse for problemet omkring sejlads i piratfarvande, kontra besætningernes sikkerhed.

Den 27. august 2007, stillede SF's søfartspolitiske ordfører, Ole Sohn, nogle spørgsmål til erhvervsminister Bendt Bendtsen.

Bl.a. blev ministeren spurgt, om han fandt at **Danica Whites** bemandingsfastsættelse var sikkerhedsmæssigt forsvarligt, og i overensstemmelse med STCW-konventionen og vagtholdsbekendtgørelsen, således at skibet under alle forhold kunne opretholde skærpet vagthold som anbefalet af det maritime ekspertsikkerhedsbureau Vigilo Risk under sejlads i farvande som ud for Somalia, hvor piratoverfald var kendt for at finde sted.

Hertil svarede ministeren.

*-Søfartsstyrelsen havde overfor ham oplyst, at besætningsfastsættelsen på **Danica White** var sket i overensstemmelse med de danske regler om bemanning af skibe.*

Da der endnu ikke forelå fuld klarhed over det faktiske hændelsesforløb op til kapringen af **Danica White**, havde Søfartsstyrelsen ikke mulighed for at vurdere, om der ombord på skibet var eller burde være truffet særlige foranstaltninger.

Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895 og Rederiforeningen for mindre skibe havde dog oplyst, at det var helt sædvanlig praksis, at rederierne og skibene altid foretog en vurdering af hvilke særlige foranstaltninger der var nødvendige ved sejlads i risikofyldte farvande.

I vurderingen af, hvilke foranstaltninger der var nødvendige, indgik f.eks. overvejelser om sejladsområde og skibstype. Valget af foranstaltninger var dermed baseret på de konkrete forhold, og de foranstaltninger, der træffes, kunne efter omstændighederne være f.eks. skærpet udvig, tiltag til fysisk sikring af skibet, og forhold omkring valg af afstand til kystområder.

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed undersøgte hændelsesforløbet op til kapringen af **Danica White**. Formålet med undersøgelsen var at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder omkring skibets sejlads, indtil kapringen fandt sted.

I lighed med andre sager, som Opklaringsenheden undersøger, vil formålet med at undersøge denne sag være, at Søfartsstyrelsen eller andre kan vurdere, om der er behov for at træffe foranstaltninger til at reducere risikoen for gentagelser. Formålet er ikke at tage stilling til eventuelle strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter.

Den 3. oktober 2007 var Danmark vært ved MSC83, en konference i IMO's Maritime Safety Committee, hvor 750 delegerede fra 95 lande deltog.

Her sagde Økonomi- og erhvervsminister Bent Bendtsen i sin åbningstale bl.a.

- Et dansk skib med 5 mand ombord blev for nylig kapret ud for Somalias kyst, og tilbageholdt i næsten 3 måneder. Det var en meget ubehagelig oplevelse for alle involverede, ikke mindst besætningen og deres pårørende.

- Det er vigtigt at kampen mod pirateri står højt på IMO's dagsorden. Og jeg håber de delegerede vil understrege vigtigheden af, at IMO og FN tager initiativer på dette område.

- Jeg opfordrer alle medlemsstater til at gøre en indsats for, at sætte handling bag ordene, ved at ratificere og implementere IMO's initiativer. IMO er hvad medlemslandene gør den til.

Som sømand, og ikke mindst sømand i coasterflåden, må jeg sige at jeg selvfølgelig så med glæde på de forskellige tiltag. Men også med en hvis skepsis.

Jeg sejlede selv i områder med fare for piratoverfald, nemlig i kystfart på Vestafrika. Området vi hovedsageligt besejlede var fra Cameroon i nord til Angola i syd.

Her var problemet med pirateri absolut også aktuelt. Ikke mindst Nigerdeltaet i Nigeria var jævnligt skueplads for ret så brutale overfald, også med tilbageholdelse af besætningsmedlemmer.

Jeg havde gjort helt klart for chartereren vi sejlede for, samt rederiet, at jeg ikke ville besejle Nigeria. Det blev accepteret, om end med en del protester fra chartres side.

Alle stederne vi anløb, Luanda, Douala, Libreville m.m. var der risiko for overfald. Vi slap med et par enkelte "traditionelle" overfald, hvor styrmanden i det ene tilfælde fik bank af banditterne.

Vi gjorde hvad vi kunne for at opretholde et ordentligt vagtberedskab. Men det var ikke den nemmeste opgave. Med en besætning på i alt 6 mand, var mulighederne meget begrænset. Man skal lige tænke på, at de samme mennesker også skulle deltage i vedligehold, for vores vedkommende deltog vi også selv i laste/losseoperationer.

Derfor var det med en hvis skepsis, min glæde over de forskellige tiltag, blev modtaget. Efter min mening skyder de danske søfartsmyndigheder sig selv i foden på flere områder.

Søfartsstyrelsen udsteder bemandingsfastsættelser og fartstilladelser til de mindre skibe, som ikke er realistiske i alle henseender. For **Danica Whites** vedkommende lød bemandingsfastsættelsen på 1 fører, 1 overstyrmand, 2 ubefarne skibsassistenter, i forening med en fartstilladelse på alle have.

I **Danica Whites** tilfælde var der yderlig ansat en kok ombord. Og normalt yderlig en ubefaren skibsassistent. Derfor overholdt skibet bemandingsfastsættelsen fuldtud, og kunne også have overholdt STCW-konventionens forskrifter om vagthold, alt sammen teoretisk. Spørgsmålet er så, kan det også udføres i praksis?

Ud fra min egen beskedne erfaring, vil jeg sige ang. den gældende bemandingsfastansættelse for mindre skibe. Så længe skibet futter rundt i et farvand med fred og ingen fare, kan man opretholde et rimeligt normalt vagthold. Men at skulle opholde et skærpet beredskab over en længere periode i et risikoområde, er absolut urealistisk.

Jeg vil derfor give advokat Knud Foldschack ret langt hen af vejen, når han i en tv-udsendelse, senere, i forbindelse med en retssag omkring kapringen af **Danica White**, udtalte følgende: - *Vi har nogle sølove i Danmark som mere hører til Chr. IV's tid, hvor skibsrederen er enevældig, og hvor der rent faktisk ikke er nogen der varetager besætningens interesser!*

Malene – Kystfart Vest-Afrika 2007- 2

Den 25. juni rejste jeg igen til Vestafrika. Jeg mønstrede på Cabinda red, hvor skibet ventede på kajplads. Rejsen ned denne gang, gik en del lettere end første gang. Overleveringen gik også hurtigt. Skipperen, jeg skulle afløse, havde meget travlt med at komme i land. Han mente ikke der var nogen grund til at spille tid på at lave overlevering. Jeg kendte jo skibet, så der var ikke de store problemer i at tage over. Normalt ville der være tid til at sludre lidt om hvad der var sket osv. Men det mente den gode mand ikke var noget at spille tid på. Han skulle ikke have mere med skibet at gøre, og var i det hele taget meget utilfreds med alt og alle. Derfor blev det ganske kort, goddag, og farvel. Senere, da jeg fik gennemgået skibets papirer m.m. kunne jeg måske godt forstå mandens hastværk. Der var en hel del i hans udførelse af sit job, der undrede mig.

Der lå 4 andre skibe og vente på reden. Så der blev god tid til at kigge skibet efter, og hilse på besætningen. Den nye styrmand var dansker, eller faktisk var han fra Chile, men havde boet i



Danmark i mange år. Han var godt kendt med skibe af **Malenes** størrelse, og blev senere skipper, da han afløste mig næste gang jeg skulle på ferie. Der var også en ny kok. Eller var det samme besætning, som tidligere.

Der var sket en hel del med skibet i dokken. Maskineriet var overhalet, der var installeret separat aircondition i styrehuset. Ny radar, nyt ekkolod, samt ny computer.

Der gik nogle dage med losning i Cabinda og Soyo, inden vi kom til Luanda. Her skulle vi laste til Mozambique. Styrmanden havde regnet med at blive afløst i Luanda. Han skulle hjem på ferie, og skulle så komme tilbage og

afløse mig senere. Denne afløsning blev udsat, da det blev besluttet at anløbe Cape Town på vej til Mozambique.

Efter en lille uge i Luanda, hvor vi laste over flere gange, afsejlede vi den 5. juli mod Mozambique. Det var godt vi skulle indenfor Cape Town på vejen. Jeg havde bestilt lidt frisk proviant inden vi kom til Luanda. Vi fik noget gammelt og ubrugeligt proviant, Da jeg klagede til skibshandleren, var han på det nærmeste ligeglads. Han vågnede først op, da jeg bad ham tage sine gamle varer med sig igen. Det nægtede han i første omgang, men da jeg ikke ville skrive hans fakturaer under, tog han det dog med sig.

Han forsikrede, at han skulle sørge for jeg aldrig kunne købe proviant i Luanda mere. En trussel jeg nok mente at kunne leve med. Jeg havde kun en gang tidligere bestilt noget i Luanda. Dengang dukkede der aldrig noget op.

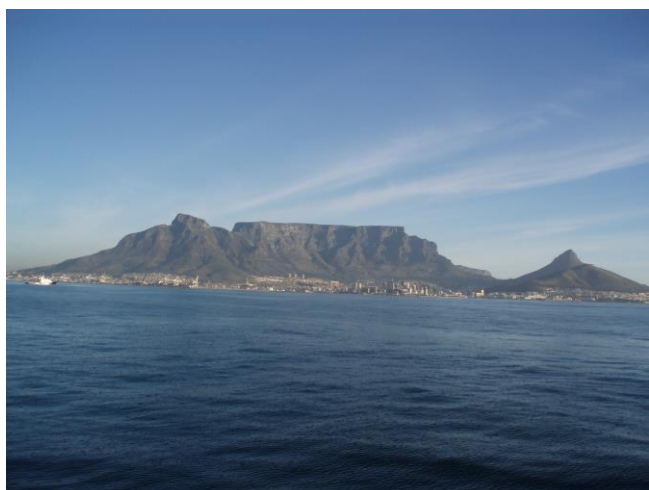
Vi kunne klare os til vi kom til Cape Town. Her ville vi få så meget vi nu kunne have ombord. Der blev også sendt reservedele og post ned til os fra Nordane. Lasten, vi havde lastet til Mozambique, var lidt af en blandet landhandel. Det var et komplet udstyr til en prøveboring, så der var lidt af

hvert. På dækket havde vi to store gasbrændere og en enkelt container. Ellers var der fyldt godt op i lastrummet. Vægtmæssigt var det ikke det helt store. I alt var der 50,2 tons, men det fyldte en hel del.

Vi nød de 8 dages sejlads, vi havde til Cape Town. Det var rart for alle at være "rigtig" på søen igen, og ikke kun de korte rejser på kysten. Styrmanden havde travlt med at gøre klar til afløsningen. Han glædede sig til lidt ferie. Vi havde aftalt at han skulle komme tilbage og afløse mig midt i september. Jeg skulle så være hjemme til begyndelsen af december, så kunne han få julen hjemme hos familien. Den nye styrmand der ville komme i Cape Town var også dansker. Det var nu meget rart at have en at tale sit eget sprog med.

Der blev gjort grundigt rent over alt ombord, og dæksfolkene startede på hvad der var af vedligeholdelsesarbejder. Vi fik også sat vores fiskeliner, og havde fiskeheldet med os flere gange.

Den 12. juli, ankrede vi tidlig om morgenen tæt ved havnen i Cape Town. Undervejs fra Luanda var vores ene VHF radio stået af. Så der var bestilt servicemand til at ordne den. Kort tid efter vi havde ankret, kom agenten ud med båd. Også den nye styrmand og servicemanden var med. De to



styr mænd gik i gang med deres overlevering, og servicemanden med sit arbejde. Der kom også båd ud med proviant og stores. Servicemanden fandt hurtigt ud af, at der var fejl på begge vores VHF radioer. Vi fik bestilt de dele der skulle bruges, og båden sejlede ind med styrmanden der skulle hjem, og for at hente reservedelene til radioerne.

Imens fik vi gennemgået provianten og stores, og vi havde fået alt hvad vi havde bestilt. Den nye styrmand fik tid til at se sig lidt rundt på skuden. Jeg fik lavet nogle mails og telefonsamtaler med rederiet og chartreren.

Fra chartreren fik jeg oplyst, at vi foreløbig skulle sejle til Beira i Mozambique. Her skulle vi finde en ankerplads, og ellers afvente nærmere ordre. Der var stadig ikke fuld klarhed over hvordan vi skulle indgå i operationen i Mozambique. Men der var jo også et stykke tid inden vi nåede så langt. Over middag kom servicemanden tilbage, og da han var færdig med reparationen af radioerne var vi klar til at sejle igen.

Sejladserne rundt om Cape of Good Hope foregik i næsten stille vejr. Jeg havde ellers forventet noget dårligt vejr, det var jo "vinter" på disse kanter. Men vi var heldige, og det gode vejr fortsatte også op langs østkysten af Sydafrika. Dog var farten ikke noget at skrive hjem om. Vi havde den kraftige Agulhas strøm imod meget af tiden.

Fra chartreren fik jeg at vide, at vi foreløbig skulle finde en ankerplads ved Beira. Det var endnu ikke besluttet noget om hvor lasten skulle losses.

Skibets nye styrmand fik tid til at se sig omkring på skibet. Han pointerede meget kraftigt fra starten, at han kun skulle være ombord den ene periode, og skibet var absolut ikke hans kop te. Nu formodede jeg ikke han var blevet tvunget ombord, men havde taget hyren helt frivilligt.

Derfor kunne jeg ikke tage hans ytringer helt alvorligt. Jeg kunne til dels forstå hans dilemma. Han havde skibsførerpapirer, og havde sejlet som skibsfører. Dette dog kun en enkelt periode.

Så han følte sig nok lidt malplaceret på denne lille, gamle skude. Hans praktiske erfaring som sømand var ikke særlig stor. Til gengæld havde han stor "boglig viden", hvilket han ikke lod nogen være i tvivl om. Da der stadig manglede en hel del i, at vores ISM var helt opdateret, var styrmanden en god hjælp til dette. Og da vi samtidig havde oceaner af tid til rådighed, fik vi helt styr på dette arbejde.

Vi accepterede hinanden, men noget godt samarbejde blev der aldrig ud af vores tid sammen. At den tid vi var sammen ombord, blev en lidt aparte tid, hvor vi lå til ankers det meste af tiden, gjorde nok ikke sagen bedre.

Vi ankrede den 22. juli på Beira red. Og her kom vi til at fordrive tiden den næste måned. I dette tidsrum skete der ikke ret meget. Vi var langs kaj et par gange for at fylde ferskvand og få proviant. Der blev ikke losset noget i Beira. Vi sejlede derfra med den samme last. Der var mange forvirrede meldinger ude omkring hvad der skulle ske med lasten. Men kort fortalt var der et forsøg i gang med en prøveboring efter olie på kysten ud for Mozambique. Vores last skulle have været brugt i denne prøveboring. Men da forsøget ikke udviklede sig helt som planlagt, blev der ikke brug for vores last. Tiden til ankers blev efterhånden noget træls. Dels fordi vi ikke kunne få noget rigtig at vide. Dels fordi, der i tidsforløbet kom mange modsigende meldinger, så vi aldrig helt var sikre på hvad der skulle ske. Det medførte mange misforståelser for alle parter, og gjorde ikke opholdet mere attraktivt.

Til gengæld var ankerpladsen sikker. Der var ingen problemer med tyveknægte og pirater. Det gjorde, at vi på dette område kunne være mere afslappet, end så mange andre steder på Afrikakysten. Helt uden skrammer kom vi dog ikke fra opholdet. På et tidspunkt blev vi påsejlet af en stor pram, på slæb efter en slæbebåd. Denne pram ramte os lige i stævnen, og vi pådrog os en kraftig indtrykning. Der blev i den forbindelse en del rapporteringsarbejde og møder med myndighederne. I forbindelse med dette arbejde, kom vi i forbindelse med en dansker, der boede i Beira. Han blev engageret af rederiet til at lave survey på skaden ved påsejlingen. Han bistod os også i andre forhold lokalt.

Endelig, den 24. august, kunne vi forlade Beira og sætte kursen tilbage mod Luanda. Vi skulle indenom Cape Town på vejen for at bunkre og proviantere. Her skulle vi også have repareret skaden i stævnen, samt lave audit på ISM.

Alle var glade for igen at være på søen. Det skulle blive rart at få dette langvarige og forvirret ophold lidt på afstand. I starten havde vi frisk vind fra ESE, men vejrmeldingen lød på kuling fra forskellige retninger længere nede af kysten.

Fire dage efter afsejlingen fra Beira rendte vi ind i det dårlige vejr. Samtidig fik vi problemer med hovedmotoren. Det startede med at den begyndte at pendle op og ned i omdrejninger, og til sidst gå helt i stå. Motormanden og jeg selv prøvede forskellige tiltag, for at finde ud af hvad der var problemet. Efter at have bøvlet med bæstet i 1½ time, lykkedes det at få den i gang igen. I mellemtiden var vinden tiltaget til SSV 7-8, med meget svær sø. Efter en time, gik motoren igen i

stå. Skibet lagde sig tværs i søen, og alt der ikke var naglefast føg om ørene på os. Igen gik vi i gang med at rode med maskinen, men det lykkedes ikke denne gang at få den startet.

Jeg var nødt til at have noget hjælp, og prøvede at få kontakt med Cape Town radio. Det lykkedes ikke. Heller ikke andre radiostationer svarede på vores opkald. Jeg sendte en mail til Lyngby Radio, og de svarede hurtigt med en frekvens vi skulle prøve på radioen. Heller ikke dette lykkedes, og jeg fik mistanke om der var fejl på vores kortbølgeradio.

Jeg sendte en mail til Lyngby Radio igen. Her bad jeg dem, kontakte rederiet og Nordane og forklare dem situationen. På den måde lykkedes det at komme i mail forbindelse med Nordane, og få fat i skibets tekniske inspektør. Han og jeg brugte nu hele natten med at gennemgå forskellige procedure, for at få liv i maskinen.

I den første mail, havde jeg givet de oplysninger jeg kunne. Derefter svarede inspektøren, og motormanden og jeg selv prøvede os frem med de info vi fik. Det var en ret besværlig måde, og det blev ikke nemmere ombord, hvor alt var i uberegnelig bevægelse på grund af vejret. Til sidst havde vi prøvet alle muligheder, men stadig ikke fået maskinen i gang. Nu var der kun en mulighed tilbage, og det var at få arrangeret en slæbebåd. Det gik Nordane i gang med. Motormanden og jeg fik os et velfortjent hvil imens. Der var ingen fare ved at drive, vi var ca. 30 sm. fra kysten, men det var meget ubehageligt at være ombord når alt væltede rundt.

Nærmeste havn var Richardts Bay, en stor udskibningshavn for kul. Her var der ingen slæbebåd disponibel. I stedet blev der arrangeret en slæbebåd fra Durban, som lå ca. 100 sm. længere nede af kysten. Det tog lidt tid inden slæberen var fremme ved os. I mellemtiden blev der arrangeret afrejse af reparatør fra Danmark, så han kunne være i Durban samtidig med vi ankom. Vejret bedres heldigvis også, og da slæbebåden var fremme hos os, fik vi etableret slæbet uden besvær.

Slæbningen gik fint, selv om vinden nåede at tiltage lidt. Der var en meget svær dønning, så det gik meget langsomt. Da vi ankom til Durban, var reparatøren klar til at gå i gang med det samme. Rederiet havde besluttet at lave skaden i stævnen i Durban. Derfor kom inspektøren også ned til os. Vi skulle også lave audit på ISM, så det blev til nogle dage i Durban. Grunden til maskinhavariet skyldes beskidt brændolie. Så hele brændstofsystemet skulle renses. Der blev renseset op i de brændolietanke vi kunne komme til. Om skidt i olien kom fra leverandøren, eller det skyldes at tankene havde været beskidte hele tiden, fandt vi ikke ud af. Det var ikke muligt at kontrollere hvornår tankene sidst havde været synet.

Men nu blev det ordnet, og bundtankene, som vi ikke kunne komme til, ville blive renseset så snart der var mulighed derfor. Det var rart med nogle dage i havn oven på denne omgang. Jeg fik talt med Nordane om afløsning, og nu blev vi en del forsinket, så det blev besluttet at afløse mig i Cape Town. Vores stores og andre dele hjemmefra var allerede sent til Cape Town. Derfor skulle vi gøre stop der også. Nu fandt chartereren også lidt supplerende last fra Cape Town til Luanda, så det passede jo meget godt.

Fra Durban til Cape Town havde vi 4 dages sejlads. Vejret var ikke for godt, men det gik nu fint endda. Da vi ankom til Cape Town, kom min gamle styrmand og skulle afløse mig. Det var første gang han skulle ud som skipper. Men han kendte jo skibet godt, og vi havde god tid til overlevering, så der var ingen problemer i det. Lasten var ikke helt klar, så der blev en ekstra dag ud af det, inden de kunne forsætte til Luanda. Jeg fik et hotel, og kunne så tage ned på skibet

næste dag og vi kunne gennemgå overleveringen nok engang. Vi aftalte, at jeg skulle komme tilbage og afløse et stykke tid før jul, så kunne jeg tage julen ombord. Jeg var hjemme den 9. september og kunne derefter holde ferie.

Det der optog mig mest i denne hjemmeperiode, var den stadig stigende trussel som pirateri efterhånden udgjorde. Ikke mindst kapringen af **Danica White** ud for Somalia var grundlag for mange tanker og overvejelser.

I oktober viste en opgørelse fra The International Maritime Bureau (IMB), at der i de første 9 måneder af 2007, var begået 198 piratoverfald, mod 174 året tidligere. Der havde været et markant fald i antallet af piratoverfald i Malaccastrædet og de indonesiske farvande de sidste 2 år. Derimod var udviklingen gået den modsatte vej i Afrika. Kysterne ud for Somalia og Nigeria var nu de mest piratplagede farvande i verden. Indtil september havde der været 26 piratoverfald i farvandet ved Somalia, 9 skibe var her blevet kapret, og 85 besætningsmedlemmer havde været gidsler hos piraterne. Jeg syntes det var en ret skræmmende opgørelse at læse. Især i betragtning af, at vi sejlede ret tæt på Nigerias kyst til dagligt med **Malene**.

Jeg overvejede derfor at slutte med sejladsen på Vestafrika. Jeg talte med Nordane om det, og de havde da forståelse for, at denne sejlads var lidt speciel. De havde dog ikke nogen anden hyre, og heller ikke udsigt til noget i den nærmeste fremtid. Den sidste periode, hvor vi lå til ankers i Beira meget af tiden, havde taget lidt af min optimisme med hensyn til at forsætte. Selv om skibet havde fået en ordentlig ansigtsløftning, var der stadig meget der haltede. Da jeg talte med rederiet, kunne de meddele at chartereren var blevet forlænget med 6 måneder. Jeg var jævnligt i forbindelse med skibet, mens jeg var hjemme. Min afløser kunne fortælle, at der ikke var så meget fart på sejladsen mere, men at det kom i perioder med fuld fart på, og andre perioder hvor de bare lå og ventede.

Efter frigivelsen af søfolkene fra **Danica White**, blev der selvfølgelig meget debat og diskussion om, hvordan en lignende situation kunne undgås. Pressen havde under hele sagen, været meget ihærdig med deres bud på hvordan situationen omkring kapringen var blevet behandlet. Og ikke mindst måtte rederiet H. Folmer stå for meget kritik. Det gjorde, at jeg skrev et læserbrev på Søfartens Lederes hjemmeside, da jeg ikke var enig i alt hvad der blev kritiseret. Dette brev lød således:

Heksejagt

Efter at have fulgt sagen om kapringen af "Danica White" ganske nøje gennem hele forløbet, kan jeg ikke længere holde min mening om pressen, samt diverse faglige organisationers, forvaskede billede af denne kedelige hændelse for mig selv.

At det, for den besætning, der var gidsler hos disse skruppelløse pirater har været en forfærdelig og skræmmende oplevelse, kan jeg helt sikkert sagtens sætte mig ind i. Men det skal ikke berettiggere presse og andre i deres fanatiske sensationsliderlighed, til helt at forvrænge de faktiske kendsgerninger i sagen.

At pirater altid har plaget skibstrafikken rundt omkring i verden er ikke nogen nyhed. Det nye er, at pirateriet er blevet så velorganiseret og synligt visse steder i verden, at det nu er kommet til menigmands kendskab. Takket være vore tiders moderne kommunikationsmidler er det nu muligt meget hurtigt at give

offentligheden besked når der foreligger angreb på skibene.

At dette så sker på et så sensationspræget og usagligt grundlag er beklageligt og har efter min opfattelse kun et formål, nemlig at skabe så meget negativ omtale af rederiet H. Folmer som muligt.

At omtalte rederi har nogle særprægede metoder at drive deres virksomhed på, skal jeg ikke fornægte. Men det berettiger ikke presse og faglige organisationer til at lave en, efter min mening direkte heksejagt på rederiet.

Det er måske værd at have i erindring at rederiet beskæftiger medlemmer af både 3F og Søfartens Ledere, og ikke mindst, at disse organisationer begge har indgået en særoverenskomst med rederiet.

Overenskomster der i den grad skaber tvivl om organisationernes evner til at varetage deres medlemmers tarv.

En anden ting er, at der er ingen, der er tvunget til at tage hyre i rederiet H. Folmer. Dog har rederiet i gennem mange år formået at få folk til at sejle under de betingelser der nu engang hersker. Så der må være nogle søfolk der er tilfreds med forholdene i rederiet.

Jeg er sømand, og har nu været dette gennem mere end 40 år. Så jeg vil tillade mig at mene, jeg ved en del om dette.

Jeg skal ikke på nogen måde forsvare rederiet H. Folmer, og deres måde at drive rederivirksomhed på. Det vil jeg lade andre om at bedømme.

Jeg kan dog sige, jeg har været skibsfører i rederiet i et år, men fandt ud af at min og rederiets mening om hvordan et skib skulle sejles ikke helt stemte overens. Derfor valgte jeg at sige op, og finde andet arbejde.

Men tilbage til det sagen drejer sig om, nemlig piraterne. Jeg håber nu, der på internationalt plan vil blive gjort nogle alvorlige tiltag for at komme dette uvæsen til livs.

Fra dansk side ser det nu ud til at regeringen har fået øjnene op for at der bør gøres noget. Også de organisationer der omhandler søfart er kommet op på barrikaderne.

Men når jeg læser diverse udtalelser som, f.eks. Henrik Berlau der udtaler

- man mangler ansvar og handling fra arbejdsgiversiden. Når først skaden er sket, er det ikke nok at arbejdsgiverne taler om konvojsejlad og råber efter FN eller internationalt diplomatisk pres. Der må være en plan for, hvad man vil gøre hvis der sker en kapring. Midler til hurtigt at betale eventuelle løsepenge, samt kontakt til antipiratororganisationer er et absolut minimum, når man lader sine søfolk besejle et så farligt område.

Nu kan jeg ikke lige komme i tanker om hvornår der sidst er sket en kapring af dansk skib?

Jeg kan heller ikke lige få øje på hvorfra den gode Berlau har sin viden om hvordan man agere i forhold til en kapring?

At Berlau & Co. ikke er blevet inddraget i håndteringen af gidseltagningen har jeg fuld forståelse for. Jeg kan ikke se hvor 3F skulle have den fornødne erfaring i at forhandle i sager som denne.

Jeg syntes at alle parter, det være sig pressen, såvel som faglige organisationer, bør vente med at dømme nogen til der foreligger noget helt konkret omkring handlingsforløbet i denne sag.

At 3F vil have en retssag med erstatningskrav for de af besætningen som er organiseret hos dem, er måske ikke så dumt et tiltag. Det vil formodentligt klarlægge ansvar og måske danne præference for hvorledes skib og rederi skal forholde sig i fremtiden.

Jeg vil håbe at mine kollegaer som har været involveret i denne affære kommer gennem den efterfølgende tid uden for mange ar på sjælen.

At det helt sikkert vil sætte nogle kedelige spor, er der ingen tvivl om.

Men jeg kan kun opfordre jer til at tage mod al den hjælp der tilbydes jer, og jeg vil ønske jer alt muligt godt i fremtiden.

Skibsfører
P. E. Larsen

Søfartens Ledere udsendte følgende i november 2007:

Nye tiltag.

Opklaringsenheden har fra Søfartsstyrelsen fået oplyst, at følgende tiltag er iværksat som følge af kapingen af Danica White.

*Regeringen har i Udenrigsministeriets regi nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe, som skal komme med forslag til, hvilke internationale initiativer **DANICA WHITE**-sagen kan give anledning til. Søfartsstyrelsen, Justitsministeriet og Forsvarsministeriet deltager i arbejdsgruppen.*

Søfartsstyrelsen vil tage initiativ til, at der i IMO arbejdes for en udbygning af retningslinjerne for forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald mod skibe samt skærpelse af den eksisterende resolution om Somalia.

På Søfartsstyrelsens hjemmeside vil der blive offentliggjort links til IMO og IMB (International Maritime Bureau), hvor der findes oplysninger om overfald på skibe, så både danske rederier og de søfarendes organisationer får let adgang til at følge udviklingen i de områder, hvor de skal sejle. Søfartsstyrelsen overvejer for tiden, om hændelsen bør give anledning til ændringer af de danske regler.

*Jens Fage-Pedersen, formanden for Søfartens Ledere, siger i en kommentar til rapporten, at det herefter må stå lysende klart, at de søfarende **skal** orienteres om evt. risici ved den kommende sørejse eller havneanløb og om muligheden for hjemrejse i henhold til gældende love og aftaler, når et eller flere af nedstående forhold er gældende for et eller flere af rederiets skibe:*

- *Hvis der er udsendt OXXO telex for et havafsnit, en havn eller et land, som skibet skal transitere eller anløbe.*
- *Hvis Udenrigsministeriet fraråder indrejse og/eller ophold i en havneby eller et kystområde som skibet skal anløbe.*
- *Hvis et havafsnit, en havn eller et land, som skibet skal transitere eller anløbe er i ISPS level 3.*
- *Hvis der er udstedt international anbefaling om at skibstrafikken bør holde sig udenfor et givet område, som skibet skal transitere eller anløbe.*
- *Hvis skibets forsikringspræmie er steget i et geografisk område, som skibet skal transitere eller anløbe, grundet øget risiko.*

Herudover har Søfartens Ledere fået rejst spørgsmålet i regi af Nordisk Navigatørkongres og efterfølgende deltaget i en henvendelse/opfordring til:

De nordiske regeringer, IFSMA og IMO om, i fællesskab at arbejde for at det internationale samfund griber ind overfor de lande, der stiltiende accepterer, at skibe bliver kapret i internationalt farvand og herefter sejles ind i pågældende stats territoriale farvande.

Danmarks Rederiforening foreslog, også i november 2007, at der indførtes et meldesystem, så skibene fremover skal kontakte myndighederne, før de sejler ind i et uroområde.

- Et meldesystem vil helt automatisk minde kaptajnen om, at der er en række tekniske forskrifter der træder i kraft, udtalte Jan Fritz Hansen, vicedirektør i Danmarks Rederiforening til Maritime Danmark.

- *Rederiforeningen ser også gerne, at der oprettes en garantifond, så alle der ønsker det, men ikke har råd, kan komme hjem, hvis de ikke ønsker at sejle med ind i et uroområde, siger vicedirektøren.*

Der blev i slutningen af 2007 indgået en aftale i et kontaktudvalg bestående af de tre rederiforeninger på arbejdsgiversiden, og Søfartens Ledere, Maskinmestrenes Forening, Dansk Sø-Restaurations Forening og Metal Søfart på arbejdstagersiden. Denne aftale dækkede alle søfolk på skibe i DIS, og sikrede den søfarende hjemrejse, hvis denne, som et led i arbejdet ombord kom i en situation, vedkommende fandt farligt. Her var ikke tale om fri hjemrejse, som der er hjemmel for i henhold til sømandslovens § 18, men en garanti, som sikrede, at den søfarende altid kunne få udlagt penge til sin hjemrejse, når den søfarende blot sandsynliggjorde, at der forelå en farlig situation, og vedkommende ikke selv kunne betale for sin hjemrejse.

Kontaktudvalget præciserede i aftalen, at de påhvilede rederierne at orientere deres skibe inden besejlingen af områder, som man internationalt anså for risikoområder. Denne aftale blev indgået som en konsekvens af kapringen af **Danica White**.

Efter at Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed havde fremlagt sin rapport omkring kapringen af **Danica White**, forlød det fra Sømændenes Forbund 3 F, at de ville på vegne af deres medlemmer, de 3 menige søfolk, kræve erstatning fra rederiet H. Folmer & Co. Kravet lød på 1,8 mio. kroner.

Formanden for Sømændenes Forbund, Søren Sørensen, oplyste til Ritzau Bureau.

- *Vi mener, at rederiet hæfter for kaptajnens fejl og forsømmelse. Både kaptajn og rederi handlede efter vores opfattelse groft uforsvarligt i forbindelse med sejladserne, og denne uagtsomme adfærd var afgørende for, at de somaliske sørøvere kunne gennemføre kapringen.*

Sømændenes Forbund kræver erstatningen som betaling for den periode, de tre søfolk var fanget som gidsler, for tort, svie, smerte og tabt arbejdsfortjeneste.

- *Hvis rederiet H. Folmer & Co. afviser erstatningskravet til de tre søfolk, vil sagen blive rejst ved domstolene.*

Rederiet nægter at vedgå sig erstatningskravet, og derfor indledtes der en retssag mod rederiet. Også styrmanden, der var tilbageholdt under kapringen, indgik i denne retssag.

Den 26. august 2009, afsagde Københavns Byret dom i erstatningssagen. Byretten frifandt både rederi og kaptajnen for ansvar i forbindelse med kapringen af **Danica White**. Ikke uventet, blev dommen modtaget med blandede følelser af de implicerede parter.

Skibsreder J. Folmer, udtalte følgende i en pressemeddelelse. – *Byrettens afgørelse kommer ikke som en overraskelse, men vi er glade for, at vi nu har rettens ord for at både rederi og kaptajn er frifundet for ansvar for kapringen. Vi kunne ikke have forhindret piratoverfaldet, uanset hvad vi havde gjort. Vi er stadig dybt berørte over forløbet og meget kede af, at vore medarbejdere blev*

udsat for denne oplevelse. Derfor har H. Folmer & Co. naturligvis også for lang tid siden udbetalt søfolkene den maksimale erstatning i henhold til sømandsloven -.

Formanden for Sømændenes forbund, Søren Sørensen, var skuffet over dommen, og udtalte til Fyens Stiftstidende. – *Det er en både mærkværdig og skuffende dom. Jeg havde afgjort forventet et andet udfald. Retten fastslår, at rederiet handlede uagtsomt, men de mener ikke, at det nødvendigvis var en medvirkende årsag til kapringen, og det finder jeg meget forunderligt. Under alle omstændigheder mener jeg, at sømændene er berettiget til en erstatning alene på grund af den tort og svie, de har gennemgået, siger Søren Sørensen, der ikke er sikker på hvad der nu skal ske i sagen.*

- *Nu må vi granske dommen, og så må vi på den baggrund gøre op, om vi skal anke den -.*

Advokat Knud Foldschack, der havde ført erstatningssagen for Sømændenes Forbund 3F, anbefalede at søfolkene ankede erstatningssagen til landsretten.

Han udtalte bl.a. til Berlingske.dk/Ritzau. – *Dommen svarer til, at en bilist kører over for rødt lys og anretter en masse skade, men der kan alligevel ikke udbetales erstatning til de skadelidte. Søfarten har ikke et objektive ansvar som eksempelvis luftfarten. Derfor bør sagen vindes i landsretten, eller også bør politikerne gribe ind og lave søfartsloven om, så den er mere tidssvarende. Den bygger på gamle tiders regelsæt, siger Knud Foldschack.*

- *Det er sørgeligt, fordi mine klienter har lidt så meget. Tre af dem er ude af stand til at arbejde i dag, og den fjerde er på førtidspension.*

Advokaten oplyser, at den ene af de fire søfolk allerede har besluttet, at sagen skal ankes til landsretten.

Først i februar 2011 sluttede sagen om Danica Whites kapring endeligt. Da fik fire besætningsmedlemmer endelig udbetalt en erstatning på godt 100.000 kr. Det femte besætningsmedlem, styrmand Tage Kramer, var afgået ved døden året forinden.

Jeg var nu helt afklaret med, at jeg ville gå på efterløn når jeg fyldte 60 år i marts 2009. Som hele situationen så ud for sejlads i coasterne, var det jo bare et spørgsmål om tid før denne form for sejlads stoppede helt af sig selv. Selvfølgelig kunne man sikkert finde en coaster i Europæisk fart, og så forsætte måske nogle år endnu. På den anden side, syntes jeg efterhånden også jeg havde aftjent min værnepligt på søen. Så jeg havde ingen moralske skrupler ved at trække mig tilbage, selv om jeg måske godt kunne forsætte en tid endnu efter jeg fyldte de 60 år.

Den evige kamp for at holde de "ældre damer" sejlede, som skibene hvis godt kunne betegnes, uden at genere nogen, med de stadig stigende krav fra myndighederne på den ene side, og redernes dårlige økonomi på den anden side, var efterhånden ret belastende for både humør og helbred.

Malene – Kystfart Vest-Afrika 2007- 3

Den 1. december mønstrede jeg igen ombord i **Malene**. Denne gang på reden ved Port Gentil. Rejsen denne gang gik meget gelinde. Skibet var på vej til Malabo, men havde lastet lidt last, fra et af de andre skibe i chartereren, på ankerpladsen. Vi fik lavet overlevering, og fik også en snak om hvordan det var gået siden sidst. Besætningen var den samme, på nær styrmanden. Den nye styrmand var Filippiner. Det var ikke lykkedes at få hyret en dansk styrmand denne gang, selv om Nordane havde gjort et godt stykke arbejde for det. Da jeg talte med bemandingsafdelingen, inden jeg rejste ud, sagde de at det var umuligt at få folk til denne fart. Det var måske meget forståeligt!

Vi blev liggende til ankers natten over, og fortsatte mod Malabo næste morgen. I Malabo blev det også til at par dage for anker. Derefter en rundtur til Port Gentil, Cabinda og slutte i Luanda. I Cabinda gik der helt kludder i programmet. Denne havn havde 2 gamle mobilkraner at arbejde med. Først brækkede den ene ned. Da de endelig fik rigget den anden til, holdt den i en time for derefter også at stoppe. Vi havde stadig over halvdelen af Cabinda lasten tilbage der skulle losses, men ingen kran.

Der kom mange finurlige forslag frem om hvordan vi fik resten af lasten losset. Et gik ud på, at der lå en større coaster på reden og ventede. De havde to store kraner, og kunne måske gå på siden af os. Det ville skipperen på dette skib ikke være med til, og jeg forstod ham godt.

Som forholdene i havnen var med hensyn til strøm og dønning, var der rigeligt arbejde med at holde et skib fortøjet. De fleste gange vi havde været i Cabinda, havde kostet flere sprængte trosser. Et andet forslag gik ud på, vi skulle gå til søs og møde et af de andre skibe og losse godset over på den. Det ville jeg ikke gå med til. Vi havde tidligere været på siden af et andet skib i åben sø. Og det havde ikke været nogen succes. Jeg foreslog vi sejlede til Luanda og der lossede lasten. Derefter kunne det andet skib laste det, og losse i Cabinda. Et af de andre skibe havde kran ombord, og var således ikke afhængig af havnens kran. Det blev så resultatet og løsningen på problemet.

I Luanda ville de ikke lade os losse i første omgang. De ville heller ikke gå med til at vi omladede til andet skib på ankerpladsen. Der gik et par dage med at diskutere dette. Til sidst fik vi dog tilladelse til at losse det hele på basen, selvfølgelig mod en klækkelig betaling til de lokale myndigheder.

Efter losningen i Luanda fik jeg besked på at vi skulle til Cape Town og laste en last til Malabo. Vi sejlede fra Luanda mod Cape Town, men efter et døgn blev lasten canslet. Vi vendte derfor skuden, og sejlede mod Malabo i ballast. Der var en hel del skriverier frem og tilbage, mange spørgsmål om andre laster, men ikke noget der blev aktuelt.

Jeg havde efterhånden en følelse af, at kontoret i Basel var ved at miste overblikket over hvad der foregik på kysten. Jeg fik en mail fra chefen der, og han indrømmede at det hele var lidt uoverskueligt lige for tiden. Nu var vi kommet så langt hen mod julen, at vi skulde skynde os, hvis vi skulle laste i Malabo inden helligdagene begyndte. Vi nåede frem den 23. december. Lasten var linet op på kajen, så det var lige til at gå til. Vi lastede til Point Noire og Luanda denne gang. Der var også last til Cabinda, men den skulle losses i Point Noire. Det var rart at slippe for anløb af Cabinda.

Julen fejrede vi i fred og ro på søen. Kokken diskede op med rigtig god mad, og alle slappede af og nød friheden. Vejret var rigtig fint, og da vi havde god tid, satte jeg farten lidt ned. Vi fik sat vores fiskeliner, og havde et rigtig godt fiskeri et par dage. Vi fangede mere end vi selv kunne bruge. Det var nu ikke noget problem. I alle havnene vi kom, var der en hel del Filippinske arbejdere. Her solgte besætningen hvad der var i overskud af friskfangede fisk. På den måde tjente de lidt lommepege, og havde samtidig meget sjov med at fange fiskene.

Lige inden nytår skrev jeg til både rederiet og Nordane, at jeg ville stoppe på **Malene** efter denne udmønstring. Jeg syntes sejladsen hernede var blevet for bøvlet. Jeg havde også fået problemer med maven på det sidste. Jeg fik mail tilbage fra begge kontorer, at de selvfølgelig var kedede af min beslutning, men også godt forstod at man kunne blive træt af Afrika.

I Point Noire, hvor vi ankom efter juledagene, skulle vi have bunkret olie. Det gik i vasken, da Panalpina i Point Noire påstod de ikke havde fået nogen ordre på bunkers. Da der i området omkring Point Noire, sammen med området omkring Cabinda, ikke er muligt at bruge sat-C, kunne jeg ikke komme i forbindelse med kontoret i Basel. Vores mobiltelefon virkede heller ikke, heller ikke agentens telefon virkede. Så vi var afskåret fra at komme i forbindelse med andre end de lokale agenter, som ikke var til nogen hjælp. Vi gik derfor til Luanda, som var næste havn. Så snart vi var på søen, kom jeg i forbindelse med Basel. Her kunne man ikke forstå hvad der havde forhindret os i at få olie. Nu ville skæbnen, at vi heller ikke kunne få olie i Luanda. Her var man simpelthen løbet tør for dieselolie!

Vi skulle til Malabo efter Luanda, og vi havde olie til at nå dertil. Men ikke nok til at nå til Port Gentil eller Point Noire. Gode råd var dyre, og kontoret i Basel arbejdede på en løsning. Et af de andre skibe skulle til Soyo, samtidig med vi skulle fra Luanda. Vi gik nu op til Soyo og ankrede. Her kom det andet skib efter nogle timer, og da vejret var godt, gik de på siden af os. Vi fik nu bunkret så vi kunne klare os til Point Noire. Derefter fortsatte vi til Malabo, og ankom dertil den 3. januar 2008.



Det nye år startede med et par stille dage til ankers på reden ved Malabo. Jeg fik talt med både kontoret i Basel, og begge kontorer i Danmark. Fra Basel oplyste de, at vi kunne forvente en ret stille periode, da der ikke var så meget fragt at flytte rundt med. Vi fik en snak om den efterhånden ret ringe service fra de lokale agenter hernede. Man var godt klar over det ikke kørte helt så godt som ønskeligt, men der var ikke så meget de kunne gøre ved det.

Via Nordane fik jeg bestilt en fuld proviantering til Point Noire, samt maling og stores. Det havde vist sig, at skibshandleren i

Point Noire var leveringsdygtig i næsten alt. Han skulle bare have ordren i god tid. Da vi kom ind og fik lastet, var der ikke meget last til os. Vi lastede til Point Noire, Cabinda og Luanda. Lasten til Cabinda skulle losses i Point Noire, så faktisk var der kun 2 havne denne gang.

På rejsen til Point Noire, fangede drengene den største fisk vi hidtil havde fanget. En "blue marlin" på 90 -100 kg. og 2 meter i længde. Heldigvis havde vi næsten tomme frysere, så bæstet blev parteret og frosset. I Point Noire lå vi sammen med en større containerbåd. Her solgte drengene fisken til hovmesteren, og alle var glade.

Inden vi kom ind i havnen, lå vi en nat til ankers. I løbet af natten havde vi besøg af tyveknægte. Det var dog begrænset hvor meget de fik stjålet. En gammel trosse, og et par lys til vores redningsbælter var hele udbyttet. De havde ikke haft mulighed for at komme ind i apteringen, eller i storesrummene.

Der er låst af overalt når vi ligger til ankers, og denne gang var vi heldige at de åbenbart ikke havde haft værktøj til at bryde låsene op med.

Hverken styrmand eller vagtmanden på dækket havde hørt eller set noget. Styrmanden havde opholdt sig i styrehuset, med låste døre, og dæksmanden havde været inde i apteringen flere gange, og også låst døren efter sig. Tyveknægtene var kravlet op ad nogle store fendere vi havde monteret fast på siden af skibet. Næste morgen kunne vi tydeligt følge deres fodspor på det våde dæk. Efter denne episode indskærpede jeg nok engang besætningen om vigtigheden af ordentlig vagt, denne gang skete der ikke noget, vi var heldige. Men vi er jo også en lille besætning, så et virkeligt effektivt vagthold kan vi ikke stille op.

Efter udlosning i Luanda, fik vi besked på at gå nordpå mod Port Gentil med økonomifart. Midt i januar måned var vi nået op til området ved port Gentil. Nu lød ordren på vi skulle stoppe maskinen og ligge og drive, hvis vejret tillod det. Det var meget irriterende ikke at vide hvad der skulle ske med os. Fra Basel var den eneste besked, at man arbejdede på en spotrejse. Men der var ikke noget sikkert, så vi skulle bare afvente nærmere.

Vi led nu ingen nød ved at drive rundt. Vejret var fint, og drengene fiskede på livet løs. Til sidst gad de ikke fiske mere. Vi kunne nu heller ikke have mere fisk i fryserne. Strømmen satte os langsomt nordpå, og vi holdt os ca. 30 – 40 sm. fra kysten. Mit problem med maven blev værre i denne periode, og det kneb efterhånden med at sove. Hidtil havde jeg kunne holde smerterne i maven nede ved at tage syreneutraliserende medicin. Det var ikke længere nok til at tage smerterne, som nu kom dagligt.

Jeg kontaktede derfor Radio Medical for at høre deres mening. Efter symptomerne formodede man, at jeg havde fået enten mavesår eller mavekatar. I skibets medicinbeholdning havde vi nogle stærke tabletter mod mavesår. Dem fik jeg besked på at tage i en uge, og så se hvordan det udviklede sig. Vi havde heller ikke medicin til mere end en uge, så måtte vi finde på noget andet. Jeg kontaktede også Nordane, og forklarede dem situationen. De tog straks kontakt til min afløser, og holdt ham standby, hvis problemet udviklede sig. Medicinen hjalp heldigvis, og jeg mente nok jeg kunne klare tiden til jeg skulle afløses. På dette tidspunkt var der kun tre uger til jeg skulle



afløses. Nordane var indstillet på, ved den mindste forværring af situationen skulle jeg bare sige til, så ville jeg blive afløst.

Vi kom først til Malabo den 26. januar. Der blev ikke fundet noget spotlast til os. Vi lastede til Point Noire og Luanda, også denne gang var der kun meget lidt last til os. Så vi var hurtig på søen igen. Efter udlosningen denne gang i Luanda, blev der kun en enkelt dag til ankers. Så fik vi ordre på at gå til Soyo for at laste en last big bags med cement tilbage til Luanda. Derefter i ballast til Malabo. Nu var det ved at være tiden for afløsning. Nordane prøvede at arrangere afløsning i Malabo. Men det kunne ikke lade sig gøre. Men efter Malabo blev der arrangeret afløsning på reden i Port Gentil. Her skulle der også komme en montør fra Nordane. Han skulle sejle med til Luanda og foretage noget reparationsarbejde på maskineriet.

Den 13. februar ankrede vi på Port Gentil red. overleveringen var hurtig overstået, min afløser kendte jo skibet, så der var ingen problemer. Vi fik også tid til en sludder inden jeg skulle med båden ind. Derefter direkte til lufthavnen, og en lidt bøvlede rejse hjem.

Det blev således min sidste tur med **Malene**, og jeg må sige, jeg var ikke ked af at slutte. Et år i kystfart var ikke helt uden omkostninger. Efter jeg kom hjem, og blev ordentligt undersøgt hos lægen, var diagnosen arbejdsrelateret stress, samt et kraftigt mavesår. Jeg lå også lige på grænsen til diabetes 2, men lægen mente vi skulle se hvad resultatet blev efter jeg havde fået styr på mavesåret. Jeg blev sygemeldt i et par måneder, og skulle gå til jævnligt kontrol hos lægen. Jeg fik medicin mod mavesåret, og ellers besked på at tage det med ro et stykke tid.

Birthe Bres - 2008

Efter jeg blev raskmeldt, og fik afspadseret fridøgn og ferie, var jeg igen klar til en tårn på søen. Jeg havde fået rigtig godt tæk på helbredet, mærkede ikke mere til mavesåret og havde det helt fint.

Jeg fik kontakt med rederiet Nielsen & Bresling. De havde søgt en styrmand, og jeg søgte denne stilling. Jeg havde tidligere sejlet som styrmand i rederiet for en del år siden. Vi fik en aftale i stand, hvor jeg skulle ud med ***Birthe Bres*** en periode som styrmand.

Birthe Bres var et nyt skib. Bygget i Polen i 2007 efter hollandsk tegning. 2658 GT, 3750 DWAT. Skibet var et af tre søsterskibe bygget i 2006/07. Desuden rådede rederiet over to andre skibe, bygget i 1999/2000. Disse var lidt større i dødvægttonnage. Alle skibene sejlede i fast linerfart fra Sverige til Spanien, Nordafrika og de Kanariske øer. Lasterne fra Sverige var hovedsageligt træ og papirprodukter.

Som sagt, havde jeg tidligere været ansat som styrmand i rederiet, og var dengang godt tilfreds med at arbejde for rederiet. Jeg blev fyret efter en uoverensstemmelse med en skipper, jeg ikke kunne arbejde sammen med. Denne fyring var jeg ikke helt tilfreds med, og mente godt rederiet kunne have taklet sagen på en lidt anderledes måde, end tilfældet var. Men der var drevet meget vand i åen siden, og jeg var klar til at arbejde for rederiet nok engang. Jeg aftalte med inspektøren, at jeg ville tage en periode og derefter kunne vi se om der var grundlag for videre ansættelse. Det var min sidste chance for at prøve sejlads med en hel ny type coaster, og selv om det betød jeg skulle sejle som styrmand, ville jeg ikke lade denne chance gå min næse forbi.



Jeg mønstrede ombord i ***Birthe Bres***, den 22. juni på Fredericia værft. Overleveringen fra styrmanden jeg afløste, var hurtigt overstået. Han var klar til at rejse, og mente ikke en mere fyldestgørende overlevering var nødvendigt. Han havde ikke tid til den slags bagateller, og da jeg havde sejlet i mange år, var jeg vel bekendt med hvordan et skib var indrettet!

Det kunne jeg selvfølgelig godt se. Hvis manden havde den indstilling, så havde vi ikke så meget at tale om. Så efter denne modtagelse, fik jeg hilst på skipperen. Dette var dog også kun ganske kort, han skulle sove til middag, så vi kunne tale sammen senere.

Da det var søndag, var der ikke meget liv at spore ombord, og jeg havde god tid til at kigge mig lidt omkring. Grunden til at skibet var i dok, var problemer med roret, som ikke reagerede helt så effektivt som ønskeligt. Derfor var der blevet ændret noget på konstruktionen af roret.

Efter at have pakket ud, gik jeg en runde ombord. Alt så meget tilforladeligt ud, og det var helt rart at være ombord på et helt nyt skib. Der var god plads i apteringen. Alle kamre havde eget badeværelse, og var godt indrettet. Messeforhold og kabys så rigtig godt ud. Besætningen bestod af skipper, styrmand, maskinmester på officerssiden. Desuden kok, 1 befaren skibsassistent, og 2

ubefarne skibsassistenter. Hele besætningen var dansk. Det var efterhånden mange år siden, jeg sidst havde sejlet sammen med en dansk besætning. Rederiet var et af meget få rederier, måske det eneste, der udelukkende beskæftigede danske søfolk.

Næste dag var skibet klar til at sejle. Forinden var skibets inspektør ombord. Han skulle lave holde intern audit på skibets SMS (Safety Management System) og gennemgå skibets dokumenter og manualer. Her fik vi konstateret, at der var et synderligt rod i alt hvad der havde med manualer at gøre. Skipperen kunne godt se, det var ikke så godt. Men det var jo ikke hans område, så det kunne han ikke rigtig gøre noget ved!

Jeg kunne kun konstatere, at jeg ikke ville komme til at kede mig i min tid ombord. Der var arbejde nok at gå i gang med at få styr på dette område. Jeg fik talt lidt med inspektøren, og han håbede at jeg kunne få sat lidt skik på det hen af vejen. Vi talte også om, at jeg ville tage denne ene udmønstring, derefter skulle jeg tage stilling til om jeg ville forsætte i rederiet.

Vi skulle fra Fredericia til Karlstad i Sverige og laste. De næste par dage blev lidt anstrengende. Turen til Karlstad gik fint, bortset fra en frisk kuling i Kattegat, som forsinkede os lidt. Inden vi sejlede fra Fredericia, havde vi fået lasteplanen fra Karlstad. Jeg havde gennemgået denne, og talt med skipperen om den. Han mente den var helt fin, vi skulle bare laste efter den. Han forklarede, at folkene i Karlstad jo kendte skibet, og de ville blive meget sure hvis vi lavede ændringer til deres plan. Det lød jo meget tilforladeligt. Og da skipperen jo også kendte skibet, håbede jeg på han kunne være behjælpelig, hvis der skulle opstå problemer.

Vi kom til Karlstad kl. 03 om morgenen. Jeg havde haft frivagt under sejladsen over søen, fra vi skiftede lods ved Vänersborg til vi ank. til Karlstad. Vi skulle starte med lastningen kl. 06, så jeg havde et par timer til at blive dus med skibets lastecomputer. Den havde jeg ikke haft tid til at kigge nærmere på. Skipperen var gået til køjs, så jeg begyndte bare at laste. Maskinmesteren kendte også skibet godt, og dermed også lasteproceduren. Vi aftalte, at han skulle selv styre pumpningen af ballastvand.

Da skipperen kom op kl. 10, sagde han, nu kunne jeg jo laste skibet. Så kunne han tage vagten fra vi sejlede til vi kom til slusen ved Vänersborg. Jeg havde lidt besvær med lastecomputeren, og spurgte derfor skipperen om at være lidt behjælpelig med den. Det kunne der ikke være tale om. Han havde meget travlt, og mente det skulle jeg vel nok selv kunne finde ud af. Han skulle selv afløses på Skagen red, så der var meget for ham at se til med klargøring til overlevering. Jeg havde nu mere en mistanke om, at han ikke selv kendte lastecomputeren, og derfor var det nemmere at afvise at hjælpe.

Da det blev middag, og lastningen gik som planlagt, sagde jeg, at jeg ville tage et par timers hvile da vi først ville være tillastet ud på aftenen. Jeg havde været på arbejde siden ankomsten, og mente nok skipperen kunne kigge lidt efter. Ikke fordi der var så meget at se til. Lastningen gik mere eller mindre af sig selv. Men det var skipperen absolut ikke enig med mig i. Vi havde aftalt, at jeg skulle sørge for lastningen. Så kunne jeg da ikke bare gå fra dette!

Jeg kunne nu ikke se det store problem. Alt hvad skipperen skulle gøre, var at være der, hvis der opstod et problem. Og jeg insisterede derfor på at ville tage en fritørn, hvilket jeg også gjorde. Selv om det åbenbart ikke fald i god jord.

Kl. 21 var skibet tillastet, og der var lidt problemer med trimmet. Det blev dog ordnet uden de helt store problemer. Vi skulle bunkre ved en bunkerbåd i skærgården ved Gøteborg. Derefter til Skagen red, hvor vi skiftede skipper. Efter Skagen var der en behagelig rejse foran os. Vi skulle losse i Nador i Marocco først. Derefter Almeria, Alicante og Gandia i Sydspanien.

Også den nye skipper havde tidligere sejlet med skibet. Vi fik os en snak om hvordan vi skulle få styr på rodet i manualer og lignende. Jeg kunne forstå på skipperen, at han godt var bekendt med problemet. Men da der i den korte tid skibet havde været i fart, havde der været flere mennesker ombord, som åbenbart ikke havde formået at få tingene til at fungere på rette vis, havde han opgivet. Vi aftalte en fornuftig fordeling af arbejdet, og så var der jo bare på med vanten.

Jeg var med mine 59 år, den yngste af os tre officerer ombord. Skipperen var 63 år, havde i flere år sejlet i udenlandske skibe af coastertypen, og tidligere i store skibe. Maskinmesteren var 68 år, og havde ikke den helt store forståelse for moderne skibsdrift. Ikke at han ikke kunne sit arbejde, det var han sikkert god til. Men manden havde en ret uheldig indstilling til, hvad samarbejde var for en størrelse. Han lagde ud med at meddele mig, at han var den eneste der kunne bestemme over maskinen. Han havde ingen overordnede over sig, og derfor kunne vi andre bare holde vores forslag om evt. andre metoder til maskindrift, for os selv. Det var selvfølgelig rart at vide, man sandelig ikke prøvede at overskride hinandens faggrænser.

At det så hen af vejen afstedkom nogle ret komiske meningsudvekslinger, se det var jo en anden sag. At manden samtidig var ret tørstig anlagt, kunne godt bidrage til at komikken i løbet af dagen næsten kunne blive for meget af det gode.

Et eks. Skibet var selvfølgelig udstyret med et airconditionanlæg. Det blev startet op ret tidligt på rejsen. Selv om det ikke var videre varmt, blev det indstillet til at køre på max kulde, hvilket var helt unødvendigt. Resultatet var da også, at der på alle kamre blev lukket for anlægget, samt at flere af os fik en god gang forkølelse. Da jeg ganske forsigtigt nævnte, at jeg syntes han skulle prøve at regulere ydelsen, fandt jeg hurtigt ud af, det skulde jeg bare blande mig uden om.

Jeg fik læst og påskrevet hvordan han sandelig ikke havde tænkt sig, at sådan en grønskolling skulle belære ham om hvordan han skulle arbejde. At det var sidst på dagen, gjorde jo nok sit til udfaldet af diskussionen. Det gjorde samtidigt også, at jeg ikke anså et samarbejde med manden var inden for rækkevidde. Resten af vores tid sammen holdt vi hinanden ud, men noget samarbejde var der absolut ikke tale om.

Min mening var, at manden havde tjent både sig selv, og ikke mindst andre mennesker, bedst ved at være blevet på landjorden, og plejet sine egoistiske tilbøjeligheder som pensionist.

Skipperen var en meget flink mand, men også meget forsigtig og konfliktsky. Jeg tror han var meget træt af at sejle til søs, og helst ville gå hjemme og hygge sig med hunden. Jeg fortalte ham, at jeg ville gå på efterløn når jeg blev 60 år. Det ville han sandelig også helst, men syntes ikke han ville undvære den bonus, der var i udsigt ved at forsætte til han fyldte 65. Det var selvfølgelig mandens ret, og noget kun han kunne afgøre.

Jeg havde nu ikke meget tilovers for folks pengegriskhed, og slet ikke hvis det fik indvirkning på deres måde at arbejde på. I dette tilfælde, viste manden ikke meget interesse for sit arbejde. Det var bare et onde der skulle overstås, og helst uden for mange anstrengelser og problemer.

Nu gik det for det meste også stille og roligt. Der kunne godt være lidt pres på, når vi havde 3 – 4 lossehavne inden for kort tid. Men det gik dog uden de helt store problemer. Dæksbesætningen var unge, og for det meste, friske fyre. Den befarnes skibsassistent skulle afmønstre efter nogen tid, han skulle starte på navigationsskole. De to ubefarne var der stor forskel på. Den ene, pålidelig og dygtig. Den anden, doven, provokerende og meget lidt interesseret i sit job. Kokken, en yngre dame i sin bedste alder, sørgede for vi fik god solid dansk mad, der ikke helt henholdt sig til sundhedsapostlenes forskrifter. Jeg blev hurtig enig med mig selv om, at det ikke var her jeg skulle tilbringe min sidste tid til søs.

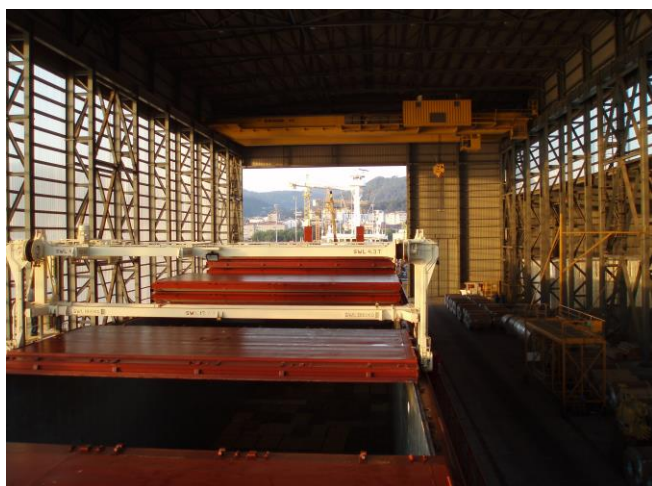
Skibet var jeg rigtig godt tilfreds med. Det var nemt at arbejde med, og udstyret var også i orden. At der på grund af vores manglende evner til at få et ordentligt samarbejde stablet på benene, til tider gjorde arbejdet ombord til lidt af en prøvelse, skyldes jo ikke skibet.

Efter nogle travle dage med losning på Middelhavet, sejlede vi i ballast fra Gandia til Huelva i ballast. I Huelva lastede vi 3550 tons wood pulp til Bordeaux i Frankrig.

Lastningen tog en enkelt dag, men varede fra tidlig morgen til sent aften. Så det blev en lang arbejdsdag. Jeg aftalte med skipperen, at jeg kunne gå af vejen og få et hvil efter aftensmaden. Jeg var således ikke oppe da skibet sejlede, men kom på vagt 3 timer efter afgang. Da var der lidt modvind, og en krap sø.

Jeg havde selvfølgelig taget for givet, at dæksfolkene havde gjort søklar ved afgang. Da det blev rigtig lyst, kunne jeg nu se trosserne på bakken ligge og flyde. Jeg stoppede op, og gav dæksfolkene ordre til at få bjærget trosserne. Det viste sig, at kædekasserne også var fyldt med vand, da de ikke var dækket af. Jeg spurgte den befarnes skibsassistent om, hvorfor der ikke var gjort søklar. Svaret var, at det havde de sandelig ikke fået besked på!

Dermed fik jeg belært, at alment sømandskab i moderne dansk skibsfart, er en by i Rusland. Folkene kunne ikke forstå, jeg syntes det var dårligt sømandskab, at gå til søs uden at gøre søklar. De mente vel nærmest, jeg var en gammel idiot. Jeg kunne jo bare have givet besked på der skulle gøres søklar.



Efter Bordeaux blev næste lastehavn, Marin i Spanien. Der var industriferie i Sverige, så der var ikke lige noget at sejle med fra Karlstad. I Marin lastede vi også wood pulp, denne gang til Livorno i Italien. Lastningen her foregik ved, at skibet sejlede ind i en slags hangar så kun agterskibet ragede udenfor. Man kunne således laste vejrfølsomt last i alt slags vejr.

Her fik vi en ny befaren skibsassistent ombord. Den gamle skulle hjem på navigationsskole. Den nye mand var en stor glad gut, der rigtig glædede sig til det herlige liv til søs. Der var dog lige et enkelt minus ved sagen. Manden

havde aldrig sejlet til søs før. Hans sejltid bestod af 8 dage med en færge mellem København og Oslo. Jamen hallo – var han ikke befaren skibsassistent?

Jo, sandelig var han det. Man havde lavet en ny uddannelse, som hedder befaren faglært skibsassistent. Dette gik ud på, at en mand med en faglig uddannelse med svendebrev inden for et sort fag, fik 20 uger på kursus som skibsassistent. Derefter kunne han mønstre ud som befaren, uden at have sat sine ben på et skib overhoved. Og det endda til en højere hyre, end en "almindelig" befaren skibsassistent!

At manden ikke kendte forskel på for og agter på et skib, var åbenbart uden betydning. Manden her havde arbejdet på fabrik, hvor han også havde taget sin uddannelse som klejnsmed. Han var blevet fyret, og havde så fået lyst til at stå til søs, hvilket han så gjorde efter omtalte kursus.

Man kunne sgu ikke bebrejde manden noget, men må tage sig til hovedet over, at det kunne lade sig gøre. Manden blev nu også meget hurtigt træt af det vidunderlige sømandsliv. Og jeg må med skam melde, vi gjorde ikke meget ombord, for at han skulle føle sig hjemme til søs. Han afmønstrede sammen med mig i Horsens, efter at have nydt livet til søs i ca. 3 uger.

Efter losning i Livorno, sejlede vi i ballast til Villanova i Spanien. Her lastede vi profiljern til Horsens. Her sagde jeg min hyre op til fratrædelse når vi kom til Horsens. Jeg afmønstrede i Horsens den 13. august 2008.

Denne udmønstring gav anledning til en del eftertænksomhed. Jeg skal ikke kunne sige, om det kun var mens jeg var ombord på *Birthe Bres*, der var problemer. Det tror jeg nu næppe var tilfældet. Jeg syntes derimod helt klart, det viste et problem i coasterfarten, som ikke var så meget omtalt. Næmlig problemet med, at få erhvervet til at omstille sig til en moderne form for søfart.

Og problemet med omstilling gælder både for rederierne, og i høj grad også for søfolkene ombord i skibene. At størsteparten af den tilbageværende coasterflåde bestod af ældre udtjente skibe, var jo debatteret så rigeligt. Men, at en stor del af de tilbageværende officerer i coasterflåden, også efterhånden bestod af nogle ældre herrer, hvoraf en stor del absolut var tjenlige til at gå i land for godt, hørte man ikke så meget om. Derfor hjalp det ikke alverden, at man anskaffede ny tonnage, hvis de mennesker der skulle betjene denne nye tonnage, ikke var i stand til at følge med tiden. Også på rederisiden manglede der i høj grad nye input. Det hjalp ikke meget, at man fortsatte driften med samme driftsform, som man havde gjort de sidste 30 år.

Der havde været talt meget om det "grå guld" gennem det sidste årti. Og der var helt sikkert mange søfolk, med en hel del år på bagen, der havde formået at følge med i tidens udvikling. Og derfor godt kunne være guld værd i visse sammenhæng, indenfor søfarten. Jeg tror desværre ikke der var mange af den kategori at finde i coasterfarten. Her måtte man konstatere, at officersbesætningen langt hen af vejen, kun var "grå", og ikke var videre omstillingsvillige.

At der var stor mangel på unge mennesker i coasterne, viste sig jo også ved, at de fleste coastere hovedsageligt sejlede med udenlandske søfolk. Det skyldtes i høj grad, at disse var billigere arbejdskraft, men i høj grad også, at der ikke kunne skaffes unge danske søfolk. De udtjente skibe, og de ældre officerer, var ikke attraktive for de unge mennesker.

Ovenstående vil helt sikkert ikke falde i god jord hos mine tidligere kollegaer. Men det kan jeg godt leve med. Det ændrer jo ikke ved det faktum, at det var sådan situationen var langt hen af vejen i dansk coasterfart. Der var bare ikke mange der gjorde indsigelser imod det, eller prøvede at ændre på det.

Puma 12. sept. – 6. okt. 2008

Kort efter afmønstringen fra **Birthe Bres**, så jeg, at Nordane søgte styrmand til skibet **Puma**. Tidligere, da jeg var ansat ombord i **Malene**, havde jeg talt med Nordane om at komme til at sejle som skipper i Shipcraft, som ejede **Puma**. Skibene i Shipcraft havde jeg mødt rundt omkring i verden flere gange. Og tidligere talte vi en hel på radioen med dem også. Og jeg havde



indtryk af, at det var et rimeligt seriøst rederi at arbejde for. Skibene sejlede hovedsageligt med IMO laster mellem Nordeuropa og Fjernøsten. Shipcraft havde et planlagt nybygningsprogram undervejs. Dette var dog blevet udskudt på ubestemt tid. Jeg kontaktede Nordane, og selv om det var en styrmand de manglede, og der ikke var udsigt til et skipperjob, var jeg interesseret i at se hvad Shipcraft kunne byde på. Jeg fik en kontrakt sat op med Nordane, og skulle mønstre i Mumbai kort tid efter.

Netop på dette tidspunkt jeg skulle af sted, var der meget fokus på pirateriet i Aden bugten. Siden kapringen af **Danica White** den 1. juni 2007, havde dansk presse haft meget fokus på piratproblemet. Da **Puma** skulle gennem Aden bugten i den periode jeg skulle være ombord, fulgte jeg selvfølgelig meget med i hvad der skete på området. Der var i løbet af året blevet gjort en del tiltag for at beskytte skibene i Aden bugten. Fra dansk side blev støtteskibet **Absalon** sendt til området, og var aktiv fra midten af september 2008. **Absalon** var en del af operationsstyrken i Task Force 150. Der var oprettet en sikkerhedszone for sejlads gennem Aden bugten. I denne zone patruljere krigsskibene, der var tilknyttet Task Force 150.

Selv om jeg ikke var meget for at skulle sejle i det piratfyldte farvand, var jeg også af den overbevisning, at der blev gjort en indsats for at komme problemet med piraterne til livs. Og problemerne med pirater, havde jo været en risiko vi som søfolk, havde levet med i mange år efterhånden. Derfor anså jeg ikke den daværende situation som værende mere farligt, end så mange gange tidligere. Jeg blev dog noget forbavset, da jeg gik på nettet og fandt hvad der var tilgængeligt af oplysninger. Pirateriet i Adenbugten var eskaleret betydeligt i løbet af 2008, og så ud til at blive værre endnu. Selv om det var dystre udsigter, var jeg dog optimistisk nok til at mene, at med den store indsats fra koalitionsstyrkernes side, måtte det anses for rimeligt sikkert at sejle i området. Jeg talte også med Nordane om problemet. Her så man selvfølgelig med stor alvor på forholdene. Men skibene sejlede jo gennem området jævnlige, og havde hidtil ikke haft problemer. Men vi skulle selvfølgelig være i skærpet beredskab, og hele tiden holde os til de givne anvisninger fra koalitionsstyrken og Søfartsstyrelsen.

Jeg rejste til Mumbai den 10. september. Skibet var ikke ankommet, så jeg fik et døgn på hotel inden **Puma** ankrede på reden. Inden afrejsen havde jeg ikke fået nogen konkret oplysning om

hvad der skulle lastes i Mumbai. Kun at det var IMO gods. Efter overleveringen fik jeg set mig lidt omkring på skuden. Besætningen bestod af dansk skipper, styrmand (jeg selv), og maskinmester. Kokken og tre mand på dækket var filippinere.

Jeg fik af skipperen at vide, der sikkert ville gå nogle dage inden vi kunne begynde at laste. Jeg kunne også forstå på ham, at en lastning her i Mumbai godt kunne strække sig over mere end en uge. De lastede jævnligt her, og skipperen kendte derfor proceduren meget godt. De næste par dage, fik jeg et bedre overblik over hvad der rørte sig i denne fart. Shipcraft har i snart mange år sejlet med de specielle laster med IMO gods (sprængstoffer og ammunition) mellem Europa og Fjernøsten. Så skipperen, der havde været 18 år i rederiet, var jo en gammel rotte i denne form for sejlads.

Vi skulle last ca. 30 containere i Mumbai til forskellige havne i den Persiske bugt, Djibouti, Jordan, Egypten, Tyrkiet, Syrien og Montenegro. Endvidere var der last ombord fra Sydkorea og Singapore. Der var mange forskellige havne, der skulle anløbes under en sådan rundrejse. Men efter de første stuveplaner vi fik, var det til at overskue. Lastningen skulle foregå til ankers. Man sejlede de tomme containere ud til skibet. Andre pramme kom så med lasten, som blev stuvet i containerne ombord. En lidt langsommelig form for lastning, og temmelig tidskrævende, da der kun blev lastet i dagslys.

Vi begyndte at laste den 16. sept., og lastede de næste 10 dage. Forinden var vi flyttet til en mere sikker ankerplads, da der på yderreden var for meget dønning.

Da jeg kom ombord talte vi meget om den tiltagende pirataktivitet i Aden bugten. Vi skulle jo inden så længe selv gennem dette område. Inden jeg rejste hjemmefra, havde jeg downloadet hvad jeg kunne finde om situationen på internettet. Mens vi lå i Mumbai, kom der næsten daglige meddelelser om nye kapringsforsøg, og kapringer. Situationen var eskaleret betydeligt inden for de seneste måneder.

Den 22. sept. kom en meddelelse fra IMBs pirat rapporteringscenter med en statistik over de seneste måneder. Siden 19. maj 2008 var der sket 38 angreb, og 15 kapringer i Aden bugten. For hele året 2008 indtil nu, lød tallene på 59 angreb, og 24 kapringer.

Det er helt klart, at vi blev noget forurologet af disse meldinger. Skipperen fortalte, at da de sidste gang var sejlet gennem området, havde haft skærpet piratberedskab under passagen. De havde også observeret en øget tilstedeværelse af koalitionsstyrkernes krigsskibe. Dog ikke visuelt, men på radiotrafikken i området.

Jeg ved ikke hvordan disse oplysninger om pirateriet påvirkede de andre ombord. Jeg blev temmelig påvirket af det, og begyndte at overveje, om det var værd at løbe den risiko der ville være forbundet med at sejle gennem området, med den form for last vi havde ombord.

Når jeg talte med skipperen og maskinmesteren om det, kunne jeg godt mærke, de ikke var så upåvirket som de gerne ville give udtryk for. Vi diskuterede mulighederne for at undgå at have containere på dækket under passagen af Aden bugten. Efter det vi skulle losse i Persergolfen, skulle det kunne lade sig gøre. For mit eget vedkommende, ville jeg føle det mere sikkert ikke at have containere på dækket. Når piraterne gik til angreb, brugte de både automatvåben og raketdrevne granater. Og enhver kan vel forestille sig hvad der kan ske, hvis en container, der er

lastet med sprængstoffer, bliver ramt af enten en granat eller bare et projektil fra en automatriffel.

Et andet problem, som også gik mig en hel del på, var måden vi lastede på i Mumbai. Af indlysende grunde, kunne vi ikke placere de tomme containere permanent på deres pladser. Derfor måtte vi laste dem hovedsageligt på dækket, og derefter flytte rundt på dem.

En lastet container vejede op til 22 tons. Skibets kraner kunne løfte 30 tons, så egentlig skulle der ikke være problemer med vægten. Men skibet var 14 år gammel, kranerne ligeså. Og selv med en rimelig vedligeholdelse, må man se i øjnene, at grejet var temmelig nedslidt.

De Filippinske dæksfolk, der betjente kranerne, havde kun den erfaring med krankørsel, de havde fået ombord i skibet. Ingen af dem havde noget krancertifikat, eller anden form for træning i krankørsel.

Det førte til en del diskussion mellem skipperen og mig. Jeg mente vi kørte lige på grænsen af det forsvarlige, og gav tydelig udtryk for dette. Skipperen, som indrømmede at denne lastning var lidt ud over det sædvanlige, var selvfølgelig ikke enig med mig i mine synspunkter.

Under lastningen, blev der hele tiden lavet forandringer i lasteplanen. Mange gange mundlige, mellem skipperen og de surveyor der hele tiden var ombord.

Det var ikke altid lige nemt at overskue, og gav også anledning til mange små kontroverser. Jeg følte mig til tider nærmest overflødig ombord.

Skipperen kendte alle de mennesker der færdes ombord fra afskiberen. Der blev lavet aftaler, ændringer og ombytninger i en uendelighed, og jeg opgav at følge med i det. At skipperen gjorde et stort stykke arbejde, også en del af det, der egentligt var mit arbejdsområde, skal der ikke være tvivl om.

At der efter min mening, til tider blev gået på kompromis med sund fornuft, var jeg nok den eneste der mente. Når jeg påtalte det overfor skipperen, var hans undskyldning at vi (han) blev presset fra flere sider, og derfor kunne det ikke gøres anderledes. Den holdning havde jeg det ikke godt med, men på den anden side, jeg kunne jo ikke gøre meget andet end at sige min mening og protestere, selv om det ikke hjalp noget.

At dette forhold også spillede en rolle, sammen med den tiltagende piratproblem, gjorde at jeg ikke havde det godt. Jeg sov dårligt, og humøret var helt i kælderens. Maven var begyndt at skabe sig igen, og jeg spekulerede mere end godt var.

Den 25. sept. kom nyhederne fra Danmark med følgende:

Pirater tilbage i Somalia igen.

De 10 formodede pirater, som i sidste uge blev fanget af soldater fra det danske krigsskib Absalon i Aden bugten, blev natten til onsdag sat på fri fod. Justitsministeriet mener ikke, at der er muligt at retsforfølge dem efter dansk lov. Og ingen andre lande vil have dem.

Konstabelforeningen raser over løsladelse.

Konstabelforeningen, der organiserer de soldater der med risiko for eget liv har bordet flere piratskibe med sværtbevæbnede pirater ombord, finder det fuldstændigt fjollet at Danmark nu lader piraterne gå igen.

Politikerne forundret over løsladelse.

Flere forsvarsordførere er mildest talt forundrede over, at Danmark nu vælger at returnere de 10 formodede pirater ustraffet til Somalia igen. SF's forsvarsordfører Holger K. Nielsen mener at Danmark nærmest er til grin, skriver Berlingske Tidende.

Disse nyheder fik jeg på nattevagten, og jeg tænkte, nu kunne det sgu være nok. Jeg vidste på dette tidspunkt ikke mere om situationen i Aden bugten, end hvad vi fik af nyheder på sat-C. Dels som nyheder fra Danmark, dels nyhedsmail fra IMBs pirat rapporteringscenter.

Jeg tænkte over det, og besluttede at tale med skipperen om det når han kom på vagt. Jeg skrev en mail til Søfartens Ledere, som var min var min faglige organisation. Jeg bad dem oplyse mig om hvordan jeg var stillet økonomisk og juridisk, hvis jeg valgte at afmønstre og henholde mig til § 18a i sømandsloven, pga. den spændte situation i Aden bugten.

Jeg fik hurtigt svar fra Søfartens Ledere. De gav mig medhold i mit synspunkt om at henholde mig til sømandsloven § 18a. Desuden oplyste de mig om at der mellem foreningen og rederiforeningerne var oprettet en garantifond ville klare det økonomiske.

Så Søfartens Ledere ville være behjælpelige med at jeg kunne komme hjem, og også den senere udvikling af sagen.

Jeg viste skipperen hvad jeg havde skrevet, og også svaret. Han kunne godt forstå, at jeg syntes situationen var ved at være spændt, og syntes at jeg skulle beslutte mig for hvad jeg ville gøre.

Jeg besluttede mig for at afmønstre. Muligheden for at komme gennem Aden bugten, uden der skete noget, var selvfølgelig stor. Men jeg havde ikke lyst til evt. at skulle tilbringe flere måneder som gidsel hos piraterne, hvis uheldet var ude. Jeg havde heller ikke lyst til at sætte mit helbred over styr med at forsætte.

Den 25. september sender jeg følgende til Nordane:

Undertegnede styrmand, Poul Erik Larsen, vil hermed benytte min ret til at fratræde tjenesten som styrmand efter sømandsloven § 18a, stk.1.

Begrundelsen er, den øgede spændte situation i Aden bugten, som skibet skal passere på rejsen fra Persergolfen til Djibouti.

Da Nordane blev underrettet om min beslutning, gik de straks i gang med at finde en afløser. Jeg følte en hvis lettelse efter jeg havde taget denne beslutning. Jeg opfattede det som en svinestreg fra den danske regering side, at frigive disse pirater. På den anden side kunne jeg selvfølgelig godt se, her var et problem som ikke lige lod sig løse.

De kunne ligeså godt meddele Somalierne, nu var der frit valg på alle hylder, hvad angik danske skibe. Så det var bare at gå til vaflerne.

Den 27. sept. kunne vi læse følgende på nyhederne fra Danmark:

God tur hjem til Somaliske pirater

Med fare for, at den sarkastiske undertone misforstås, er det umuligt at modstå fristelsen til at sende et "God tur hjem" med i kølvandet på de ti formodede pirater, som besætningen på "Absalon" natten til onsdag i mulm og mørke måtte landsætte på en somalisk strand. De ti herrer var næppe ude at stange ål, da de seks døgn tidligere, stærk bevæbnet i to joller – blev antruffet og tilbageholdt langt fra hjemmet, midt

i Aden Golfen. Begivenheden understreger i høj grad, at det internationale samfund står overfor en hasteopgave med at lappet de sorte huller i lovgivningen.

Det er nytteløst at jage pirater

I sidste uge bordede militært personale fra "Absalon" et formodet piratskib og tilbageholdt ti pirater. De er nu sat på fri fod igen, fordi der ikke findes en international lov, der gør det muligt at retsforfølge formodede pirater. Det nytter ikke at bruge militærets ressourcer på at jage pirater, mener Danmarks Rederiforening.

"Der findes tusindvis af pirater i Aden bugten. Det er ikke søværnets opgave at fange pirater. Vi mener, at "Absalon" i stedet skal bruge ressourcer på bevogtningsopgaver. Hvis vi skal have fat i ondets rod, skal det ske internationalt med både militært, humanitært og mere udviklingsbistand" siger vicedirektør Jan Fritz Hansen, Danmarks Rederiforening til 24-timer.

Skib med militært udstyr kapret.

Formodede pirater har kapret et Ukrainsk ro-ro-skib med militært udstyr, bl.a. 30 T-72 kampvogne. Faina, der er indregistreret i Belize, var på vej til den kenyanske havneby Mombasa da det blev kapret, skriver Maritime Danmark. Skibet har en 21 mand stor besætning – 17 ukrainere, tre russere og en lettisk statsborger.

Da meldinger af denne art var de eneste vi modtog ombord, sammen med de næsten daglige rapporter om kapringer og kapringsforsøg, syntes jeg ikke der var noget at sige til, vi var lidt frustreret over situationen.

Vi sejlede fra Mumbai den 27. sept. Første lossehavn var Mina Saqr i United Arab Emirats. Her ankrede vi den 2. okt. efter en rolig rejse, med fint vejr. Grundet afslutningen af ramadanen, var der helligdage, og vi skulle regne med nogle dage til ankers. På rejsen havde jeg gjort klar til afløsning. Jeg fik dog først noget konkret at vide, efter vi havde ankret. De sidste dage havde vi ikke haft forbindelse på vores satellitkommunikation, så det havde ikke været muligt at få mail eller andre informationer.

Den styrmand jeg havde afløst, kom tilbage igen. Det havde åbenbart ikke været muligt at skaffe andre. Jeg fik også besked fra Nordane, at de ikke ville betale for min afløsning. Det havde jeg nu heller ikke regnet med. Jeg var indstillet på selv at betale det økonomiske i forbindelse med min hjemrejse. Det havde hele tiden været min indstilling.

Skipperen sendte en mail til Nordane og deres CSO, hvor han beskrev situationen i Aden bugten, som vi opfattede den, og stillede et direkte spørgsmål til, hvad rederiet ville gøre for at garantere skibets sikkerhed gennem Aden bugten.

Nordane's svar var følgende. De tog selvfølgelig sagen meget alvorligt, og fulgte udviklingen meget tæt. De kom med nogle gode råd, som vi kendte i forvejen, og ellers kunne de ikke gøre mere.

Vi var i forvejen opdateret med alt hvad der var af tilgængeligt af informationer og anvisninger fra de forskellige organisationer, der beskæftigede sig med piratproblemet. Så der var intet omkring sikkerheden fra vores side, der kunne sættes en finger på.

Den 6. oktober kom vi ind i havnen, og min afløser var klar. Det blev en hurtig overlevering, som kom til at foregå på havnekontoret. Jeg skulle fra skibet, før min afløser kunne komme ombord.

Derfor mødtes vi på havnekontoret. Det var nu heller ikke det store problem, da manden jo kendte skibet godt, og ikke havde været væk så længe. Jeg kom hjem den 7. okt. 2008

Efter hjemkomst fra Puma

Da jeg kom hjem, kontaktede jeg straks Nordane og Søfartens Ledere. Hos Nordane var man lidt forbavset over min beslutning, men havde dog også forståelse for min argumentation for at rejse hjem. De var selvfølgelig meget opmærksom på den ubehagelige situation, der var under udvikling i Aden bugten. Det berørte jo i høj grad deres videre arbejde med Shipcrafts skibe, som alle tre sejlede i området. Derfor besluttede vi, at jeg ville blive opsagt fra min stilling i Shipcraft, da Nordane ikke havde andre hyre at tilbyde.

Fra Søfartens Lederes side, kontaktede man også Nordane. I første omgang for at få afgjort hvordan Nordanes indstilling var til at acceptere, at jeg henholdte mig til at jeg var afmønstret efter sømandslovens § 18.

Der gik nogen tid før der kom rigtig skred i sagen. Denne tid brugte jeg til at tænke over hvad det var, jeg havde rodet mig ud i. Jeg havde på ingen måde fortrudt min beslutning om at nægte sejlads i piratområdet. Jeg følte ikke, at jeg havde været illoyal, eller svigtet hverken Nordane, eller Shipcraft, med min beslutning. Min beslutning om at afmønstre, havde intet med min kritiske holdning til forholdene ombord i skibet at gøre. Den var udelukkende truffet på baggrund af pirattruslen, og den manglende sikkerhed denne trussel medførte. At jeg ikke var tilfreds med den måde, som man fra myndighedernes side taklede problemerne med piraterne. Jeg ville helt sikkert kun have taget en enkelt udmønstring på baggrund af de forhold der herskede med hensyn til den daglige drift af skibet. Men dette havde ikke noget at gøre, med den beslutning jeg nu havde taget.

Den 10. okt. Blev der afholdt et møde mellem Danmarks rederiforening og Søfartens Ledere, om oprettelse af en risikozone i Aden bugten. Der kom dog ikke noget reelt ud af dette møde. Jeg fik nærmest indtryk af, at rederne ikke mente der var grundlag for oprettelse af en sådan zone. I den anledning skrev jeg et læserbrev til Søfartens Lederes hjemmeside, med håb om at der kunne komme en debat i gang omkring pirateriet.

Dette læserbrev skabte også en begrænset debat, og der kom et par positive tilkendegivelser på det. Jeg fik min slutafregning fra Nordane den 14. okt. Og som ventet, havde man fratrukket omkostningerne til min hjemrejse, samt min afløses udrejse, i alt 9.418,- kr.

Søfartens Lederes advokat gik ind i sagen, og sendte den 22. okt. 2008, et brev til Nordane. I dette brev redegjorde advokaten for Søfartens Ledere, var af den opfattelse at jeg opfyldte betingelserne for afmønstring iht. Sømandslovens § 18a, ved min fremsættelse af anmodningen om afmønstring, som jeg havde sendt til Nordane den 25. sept. Man anmodede derfor om en bekræftelse på, at jeg ville få godtgjort betalingen for de afholdte rejseudgifter, alene med fradrag af 10 %, som iht. Bestemmelsen om udgifternes fordeling i Sømandslovens § 18b, som skulle afholdes af sømanden.

Dette var selvfølgelig rent proforma, da jeg jo havde modtaget min slutafregning fra Nordane. Fra Nordanes side, lod de deres rederiforening overtage sagen, og dens videre forløb. Jeg var, sammen med advokaten, enig om at sagen skulle prøves ved retten, hvis ikke andre muligheder viste sig.

Mens dette stod på, skete der andre ting i debatten omkring pirateriet. Den 21. okt. Afholdtes der igen et møde i forhandlingsudvalget for Danmarks Rederiforening. Efter at have læst referatet af dette møde, skrev jeg igen et læserbrev. Denne gang til fagbladet Søfart, og også til vores eget foreningsblad i Søfartens Ledere.

Åbent brev til skibsredere og andre i Det blå Danmark.

Jeg har netop erfaret, at forhandlingsudvalget for Danmarks rederiforening i dag, den 21.okt., har afholdt møde ang. tillæg for besejlingen af Aden Bugten. Resultatet af dette møde blev følgende. Med virkning fra 16.okt. vil der blive betalt et tillæg, kaldet "Hartship – tillæg", for besejlingen af Aden Bugten svarende til 100 % af basislønnen pr. kalenderdag skibet befinder sig i risikozonen, således som denne er aftalt i IBF.

Jeg ser dette tiltag som et skridt på vejen, for de søfolk der vælger at besejle Aden Bugten. Men de søfolk der vælger ikke at tage denne betydelige risiko, er der ikke tænkt på.

De er forsat hensat til selv at betale deres hjemrejse, samt afløserens rejse ud. Rederne mener åbenbart ikke, der er så stor fare forbundet med sejlads i området, at de vil give deres ansatte søfolk mulighed for at sige nej, uden det har store økonomiske omkostninger for søfolkene at afmønstre, hvis de ikke ønsker at udsætte sig for denne betydelige risiko.

At pirataktiviteten i Aden bugten ikke er et nyt fænomen, men har eksisteret i snart lang tid, og pirateri generelt har eksisteret altid, i mere eller mindre udbredt grad, er en kendsgerning. Men at aktiviteten og udviklingen i området, Aden bugten, efterhånden er af en sådan art, at man må anse området for absolut usikkert og i høj grad risikabelt at besejle, især inden for de sidste måneder af indeværende år, må vel også anses for at være en kendsgerning?

Der er pt. ca. 370 søfolk, samt deres skibe, der holdes som gidsler af de somaliske pirater. Mener danske skibsredere, at disse mennesker ikke er udsat for risiko, der er større, end den kan kompenseres for ved en godtgørelse på nogle få hundrede kroner?

Der ofres i disse år store summer på, at fremføre Danmark som "verdens førende søfartsnation". Ligeledes ofres der store summer på at "kapre" danske unge til et liv til søs.

Hvordan tror de kære skibsredere, at det vil lykkes, dels at få unge mennesker til søs og, dels at fremhæve "det blå Danmark", med denne besynderlige holdning til deres ansattes sikkerhed?

Der fremkommer mange "listige" forslag om, hvad skibene i området kan gøre for at forsinke/forhindre en evt. kapring. Disse forslag er helt sikkert velmente, men efter min mening ikke meget værd.

Mener skibsrederne helt alvorligt, at besætningerne ombord i deres skibe, skal bekæmpe svært bevæbnet pirater med vandpistoler (brandslanger)?

De somaliske pirater er jo ikke så nemme at kyse af vejen, som tidligere tiders fattige "pirater", der forsøgte at borde skibene for at sjæle en trosse, eller en bøtte maling. Her har vi med velforbredte, svært bevæbnede og sikkert skrappelløse mennesker at gøre.

At det helt sikkert er en økonomisk bet for rederierne at besejle området, hvis der skal betales risikotillæg, fri hjemrejse, osv., er der ingen tvivl om. Men jeg formoder, at der i forvejen skal betales ekstra i forsikringspræmie for skib og ladning?

Derfor kan det undre mig, at samme rederier, åbenbart ikke mener der er nogen større risiko for besætningerne ombord i skibene?

Jeg syntes helt klart, der er grundlag for at få en debat og dialog i gang omkring dette piratuvæsen, og ikke mindst få rederierne til at indse, vi søfolk også er mennesker, og som sådanne utrygge i den nuværende situation.

M.v.h.
navigatøren

Pirateriet i Adenbugten fortsatte, og eskalerede endog meget kraftigt løbet af 3. kvartal 2008. En opgørelse fra IMB (International Maritime Bureau) viste, at der i 3. kvartal på verdensplan blev indberettet 83 piratangreb på skibe. Det var en stigning på 20 i forhold til de 63 skibe der blev angrebet i 2. kvartal. Der havde sammenlagt været 199 angreb på handelsskibe i årets første 9 måneder.

For farvandene ud for Somalia, var der i årets første 9 måneder indberettet 63 piratoverfald. 26 skibe var blevet kapret, og 21 andre var blevet beskydt i kapringsforsøg. Der blev i alt taget 537 besætningsmedlemmer som gidsler. Det var dog ikke kun ud for Somalias kyst, at pirateriet florerede. Ifølge rapporten var det "næst-farligste" sted Nigeria. Her var der rapporteret 24 piratoverfald, hvoraf de 20 i Lagos området. Tredjepladsen stod farvandene omkring Indonesien for, med 23 rapporterede overfald.

På verdensplan blev 31 skibe kapret, og yderlig 23 skibe beskydt under forsøg på kapring. 581 besætningsmedlemmer blev taget som gidsler, 9 andre blev bortført, 9 blev dræbt og yderlig 7 forsvandt, og må formodes omkommet.

Denne rapport viste, efter min mening, helt klart at der var et absolut behov for at der blev gjort noget effektivt, for at komme problemet med pirateri til livs.

Den 7. nov. var der igen bud efter et danskejet skib. Skibet **CEC FUTURE** blev kapret, og tvunget ind til den somaliske kyst. Skibet, som ejedes af rederiet Clipper, var under Bahamas flag og hovedsageligt bemanded med en russisk besætning på 13 mand.

Den 15. nov. blev den Saudiarabiske supertanker, Sirius Star, kapret på en position 450 sømil Sydøst for Kenya. Skibet var på rejse fra Saudi Arabien til USA med en fuld last af oli til en værdi af mindst 100 millioner dollars. Skibet blev sejlet til den somaliske kyst og ankret op. Den 9. januar 2009, blev tankeren frigivet mod en formodet løsesum på 3 millioner dollars.

Den 19. nov. kunne man på SOK's (Søværnets Operative Kommando) hjemmeside læse en artikel med titlen – Hvorfor forsætter piratangrebene?

Her indledte man med, at krigsskibene i Adenbugten gjorde hvad de kunne for at forhindre piratangreb. Men det var en vanskelig opgave, når forbryderne havde frit lejde i land.

I artiklen udtalte flotilleadmiral Per Bigum Christensen, chefen for Søværnets Taktiske Stab og chef for Task Force 150.

- Task Force 150 arbejder aktivt på at på at koordinere indsatsen på tværs af alliancer og nationaliteter. Dog er det en udfordrende opgave, da de forskellige krigsskibe har forskellige regler for, hvordan de kan og vil gribe ind overfor pirater. Nogle af krigsskibene handler ud fra en prioritering, som naturligvis sætter handelsskibe fra deres eget land højest. Det er kun Task Force 150, der loyalt optræder upartisk og som yder beskyttelse til alle – uanset nationalitet.

Selv om krigsskibene i Task Force 150 gør hvad de kan for at stoppe piraterne, så er det i praktisk ikke muligt, så længe piraterne uhindret og i stadig stigende antal kan operere fra kysten i Somalia. Piraternes bagmænd har ikke problemer med at rekruttere mandskab, så længe der ikke er nogen mærkbar konsekvens af deres kriminelle handlinger.

Vi ved hvor de bor, vi kender deres lejre, og vi ved fra hvilke havne og steder på kysten de sejler ud under foregivende af at være uskyldige fiskere og vi ved, hvor de kaprede skibe opankres, mens der forhandles løsesum. Men om vi havde nok så mange krigsskibe i Task Force 150, så kan vi ikke fjerne problemet inde på land. Vi kan blot forsætte vores bestræbelser på at give søfarten den bedst mulige beskyttelse med de muligheder vi har.

Det arbejde vi gør til søs er kun midlertidig løsning. En mere permanent stabilisering af situationen kan kun ske, hvis der bliver taget initiativer til radikale ændringer i land, og her er udsigterne jo desværre ikke specielt gode.

Det var jo helt klart, at hvis ikke pirateriet fuldstændig skulle dominere hele sejladsen i Adenbugten, skulle der skrives ind hurtigt og absolut mere effektivt end hidtil.

Selv om jeg ikke længere skulle direkte ud i piratfarvandene, det havde jeg besluttet, og derfor egentlig kunne være ligeglad med sagens udvikling, så kunne jeg ikke bare distancere fra hele problematikken omkring pirateriet. Dels havde det været en del af mit liv gennem snart mange år, dels var jeg direkte forbandet på den måde problemet blev taklet på, som jeg absolut ikke syntes var rimeligt. Derfor forsatte jeg med at tage del i debatten, vel vidende at det nok ikke hjalp noget. Jeg var, og er, af den overbevisning, at der ikke sker noget hvis alle bare lader stå til, og ikke bidrager med kritik, hvis man syntes noget er urimeligt.

Det bevirkede også, at jeg selv begyndte at tænke mere over min egen tilværelse, som ikke var helt upåvirket af situationen. Selv om jeg ikke var meget for at indse det, så var det en kendsgerning at jeg skulle tage de signaler min egen krop afgav alvorlige. Efter jeg var kommet hjem, fik jeg igen lidt vrøvl med maven. Jeg sov dårligt, og havde nogle ubehagelige humørsvingninger. Derfor tog jeg kontakt til en psykiater, som jeg tidligere havde brugt i anden sammenhæng. Et af mine største problemer var, at der ikke var ret mange i min omgangskreds der rigtig forstod, at jeg lod sig gå så meget på af nogle pirater, som jeg bare kunne være ligeglade med. Derfor var der ikke rigtig nogen at tale med om situationen. Det kunne jeg med psykiateren, og også få en mening med, hvorfor jeg reagerede, som tilfældet var. Han gav mig en uvurderlig hjælp, som jeg var meget glad for.

Den 21. nov. 2008 var der igen møde i DIS-kontaktudvalget, og denne gang med et mere positivt resultat, set fra en coastersømands side. Der blev indgået en aftale, som gik ud på, at langsommgåede skibe (mindre end 15 knobs fart gennem vandet), med lavt fribord (under 5 meter på laveste punkt), burde vælge en anden rute, evt. syd om Afrika, frem for gennemsejling af Aden bugten, medmindre skibet kunne tilsluttes en konvoj eller sejle under eskorte.

Valgte et rederi imidlertid at sejle gennem Aden bugten uden at være tilsluttet en konvoj eller eskorte, var der enighed om, at give søfolkene ret til afmønstring og fri hjemrejse efter reglerne i Sømandslovens § 18a og b.

For hurtiggående skibe, og skibe med et højt fribord, var parterne enige om, at der ikke generelt var samme ret, selv om skibet skulle igennem Aden bugten.

Dette var hvad jeg havde håbet på med min, efter nogens mening provokerende afmønstring, og deltagelse i debatten omkring pirateriet i Aden bugten. Selvfølgelig havde jeg gerne set, at retten til fri hjemrejse var kommet til at gælde for alle søfolk. For det var jo ikke kun de mindre skibe, der blev kapret. Men efter min mening, var de mindre skibe af naturlige årsager mere sårbare, med deres lave fribord og langsomme fart, end f.eks. et stort containerskib.

I Søfartens Lederes fagblad nr. 10, 2008 fik jeg også et svar på mit "åbent brev". Her skrev Adm. Direktør i Danmarks Rederiforening følgende:

Svar på "åbent brev" i Søfartens Ledere om besejling af Adenbugten

Med den aftale, der den 21. november blev indgået i Kontaktudvalget, er behovet for et svar måske ikke så aktuelt længere, men alligevel har Danmarks Rederiforening følgende kommentar til indlægget om besejling af Adenbugten i sidste nummer af Søfartens Ledere.

Situationen i Adenbugten er desværre gradvist accelereret i de seneste måneder. Rederiforeningen og medlemmerne har nøje fulgt udviklingen, idet den overordnede politik har været dels bedre overvågning og bedre muligheder for hjælp i Adenbugten og dels indskærpelse af sejlruiter/agtpågivenhed hos rederierne.

Indtil ugen, der begyndte den 17. november, har vi ikke fundet det acceptabelt at give en afmønstringsret i henhold til Sømandslovens § 18a, selvom de øgede forholdsregler på skibene betingede et hardship-tillæg. Dette skal ses på baggrund af vore egne vurderinger og det forhold, at ingen rederier internationalt har accepteret afmønstringsret i området.

For at fjerne en enkelt misforståelse skal tilføjes, at der indtil i slutningen af november ikke generelt har, skulle betales øget forsikringspræmie ved gennemsejling.

Det øgede antal kapringer medio november betød en revurdering af situationen, og Danmarks Rederiforenings Forhandlingsudvalg kom den 20. november med en de facto anbefaling om, at langsomgående skibe eller skibe med lavt fribord bør gå syd om Afrika, hvis de ikke kan opnå konvojsejlad i Adenbugten.

Denne udvikling er drøftet i DIS-kontaktudvalget den 21. november og førte til, at der samme dag blev indgået aftale om afmønstringsret for besætninger på de sårbare skibe, der sejler gennem Adenbugten uden konvoj/eskorte.

Danmarks Rederiforening ser dette som et resultat af det vigtige samarbejde, der løbende er i Kontaktudvalget, og hvor det i den aftale, der blev indgået i kontaktudvalget i 2007 om afmønstring og risikozoner sikres, at der kan foregå en dialog mellem rederierne og de faglige organisationer netop om situationen, som der efterlyses i indlægget.

Min egen sag kørte roligt videre. Nordanes rederiforening havde givet udtryk for, at de måske ikke ønskede en retslig afgørelse af sagen. Man var måske i stedet villige til at anerkende, at jeg som situationen var, måske var berettiget til at anvende bestemmelserne i Sømandslovens § 18a. Rederiforeningen ønskede derfor yderlig nogen tid til at drøfte sagen internt.

Jeg tog det stille og roligt. Jeg var kommet på understøttelse, efter en samtale med min A-kasse. De accepterede min lidt specielle situation, og jeg skulle underskrive en tro og loveerklæring om, at jeg ville blive modregnet hvis jeg skulle modtage nogen form for erstatning i forbindelse med sagen. Det var rent proforma, da der aldrig havde været tale om erstatning.

Jeg havde stadig nogle måneder tilbage inden jeg kunne gå på efterløn. Derfor var jeg flittig med at søge job. Det gode AF-system havde gennemgået en kraftig opgradering, siden jeg sidst havde stiftet bekendtskab med det. Nu skulle man som ledig, søge mindst fire stillinger om ugen, og det ikke kun inden for sit eget virkefelt, men vidt og bredt. Via mit cv, som jo lå på AF fra tidligere, fik jeg en match liste. Nu kunne jeg blive pizzabager i Hillerød, cykelbud i København og værtshustjener i Hundested. Det var selvfølgelig rart at vide, der var andet end lige søfart man kunne bruges til. Men det blev nu ikke aktuelt at prøve kræfter med hverken pizzabageri, eller nogle af de andre gode tilbud. Jeg søgte et par stillinger uopfordret i nogle rederier. Men der var ikke lige brug for folk.

Efter en uges søgen, var der bid et andet sted. Hundested – Rørvig Færgesfart søgte en styrmand. Jeg fik en samtale med overfartslederen, og vi blev enige om, at jeg skulle prøve om det var noget for mig at blive færgemand. Der var også et par andre ansøgere til stillingen. Men da jeg boede ret centralt, valgte de mig i første omgang.

Jeg var på prøve i fire dage, og fandt hurtigt ud af det ikke lige var sagen at være færgemand. Alt mulig respekt for de færgfolk jeg nåede at stifte bekendtskab med i de dage. Det var absolut flinke mennesker, og jeg følte mig rigtig godt taget imod. Men endda kunne jeg ikke lige se mig selv futte frem og tilbage mellem Hundested og Rørvig.

Og da der var andre ansøgere, ansøgere der var færgfolk, blev jeg enig med overfartslederen om det var mest fornuftigt for alle parter, at antage en af disse ansøgere. Så vi skiltes i fuld forståelse, efter denne korte debut i færgesfarten.

Den 1. dec. blev jeg kontaktet af rederiet Venus, som søgte en skipper til et af deres skibe. Jeg aftalte, at jeg skulle mønstre i midten af måneden for en periode af 2 måneder. Jeg oplyste rederiet, at det var min agt at gå på efterløn til marts, så det ville nok kun blive denne ene udmønstring. Det var de indforstået med. Så jeg begyndte at forberede mig på det, formodentligt, sidste job i coasterfarten. Det var en lidt underlig følelse, men også en følelse jeg egentlig havde det rigtig godt med.

Jeg kendte ikke meget til rederiet, dog viste jeg de havde sejlet på stålværket, da der blev sejlet skrot dertil. Men deres flåde var blevet udskiftet siden dengang, og da der ikke var det helt store udbud af hyrer, var jeg villig til at prøve dem. **Dan Fighter** var bygget i Westerbroek i Holland i 1988, således en dame med lidt år på bagen. 851 GT, og 1275 DWD, var tonnagen. Skibet var i en fast charter for firmaet Shipping DK. i Fredericia, og sejlede hovedsageligt med forskellige former for projektlaster i Nordeuropæisk fart. Så fartsområde passede mig fint, her var der ingen pirater

at skulle tage hensyn til. Vi fik en rimelig aftale i op at stå, og jeg ville få tilsendt en kontrakt, og skulle mønstre ombord den 15. december i Taranto i Italien.

Det ville komme til at passe meget godt med mine planer for fremtiden. Vi havde aftalt en mønstring på 2 måneder, og med 1:1 ordning ville tiden komme til at passe med min overgang til efterløn.

Min første indskydelse efter samtale med rederkone, som stod for bemanningen, var, at det vist var et rederi som jeg vil betegne som et "husmandsrederi". Det skulle snart vise sig, at denne første indskydelse, levede rederiet absolut op til. Det blev yderlig bekræftet, da jeg modtog kontrakten. Den var udfærdiget på engelsk, hvilket nu ikke var så unormalt, men selve teksten i kontrakten fandt jeg lidt underlig. Man skrev bl.a. under på, at alt hvad der foregik mellem rederi og kontraktunderskriver, var mere eller mindre hemmeligt!

Og sandelig, der ville rulle hoveder, hvis man gav oplysninger om rederiet, og dets forehavende til presse eller myndigheder, da rederiet havde deres helt egen "secretary" til at informere m.m.

Så kunne man jo spørge sig selv, var det et rederi af en hvis pondus, eller et rederi der var bange for at andre skulle få indblik i deres arbejdsmetoder?

Jeg tog det nu ikke så højtideligt. Da jeg ikke skulle være i rederiet i længere tid, skrev jeg under på deres fine kontrakt.

Dagbladet Børsen bragte den 2. dec. 2008, en længere artikel med rederiet Clippers direktør, Per Gullestrups, egen beretning omkring kapingen af CEC Future, som endnu ikke var frigivet fra piraternes varetægt. Rederiet Clipper, og Per Gullestrup havde valgt en meget åben mediestrategi for at skabe størst mulig opmærksomhed omkring de stadig stigende problemer for handelsskibene i, og omkring, Aden bugten.

I artiklen gav direktøren en meget fyldestgørende redegørelse om rederiets ageren i situationen omkring kapingen. Han forklarede, at rederiet havde klare procedure for håndteringen af forskellige nødsituationer, og, at der derfor hurtigt kunne etableres et krisehold, som kunne skride til handling.

Direktøren udtalte bl.a. – *Vi valgte at gå aktivt ud i medierne og søge størst mulig nyhedsdækning og oplysning om piratproblemet i Aden bugten. Her er den internationale nyhedsdækning meget vigtig, da dette ikke er et isoleret dansk problem, men noget der vedrører os alle.*

Det gik hurtigt op for os, at ved at have et skib kidnappet, var det væsentlig nemmere at blive hørt. Samtidig tog vi kontakt til Danmarks Rederiforening for at tilsikre, at vi var på linje med andre danske rederier i vores udmeldinger.

Nyhedsinteressen for denne kaping svandt hurtigt. Først da kapingen af supertankeren **Sirius Star** skete, kom den internationale presse op på de høje nagler. Nu blev pirateriet forsidestof over hele verden. Nu drejede det sig pludselig om olie, og med USA som modtageradresse for denne ladning, der nu var i piraternes varetægt. Det bevirkede, at USA og Saudi-Arabien kom med i debatten. Det gav også rederiet Clipper mulighed for at komme til orde på international plan.

Direktøren fortsatte. – *Jo mere vi har arbejdet med pirateriproblemet, jo mere undrer vi os over at de berørte rederier har forholdt sig passivt og ikke aktivt har forsøgt at få støtte af politikere og militære beslutningstagere.*

Det er ganske enkelt ufatteligt at det internationale samfund ikke forstår hvor seriøst dette problem er. Siden den 7. november har der været en eksplosiv stigning i antallet af kapinge. 8 skibe i alle størrelser er blevet kapret og det forsætter med uformindsket styrke!

Det nytter ikke noget at stikke hovedet i sandet, problemerne løser ikke sig selv. Rederierne må nu melde sig aktivt i debatten på verdensplan og søge at påvirke deres respektive regeringer.

Dette var blot nogle af de ting direktør Per Gullestrup kom ind på i den lange artikel. Jeg syntes helt bestemt hans mediehåndtering af problemet var i orden. Selvfølgelig kunne det være betænkeligt med en enkelt mands meninger, og en ensidig fortolkning af problemet. Men det gav anledning til videre debat. Så kunne man være enig eller uenig. Det væsentlige var, at der kom en debat i gang. Og ikke mindst, en debat på et fagligt og sagligt grundlag.

Inden jeg rejste hjemmefra, fik jeg at vide fra Søfartens Ledere, at jeg ville få mine rejseudgifter fra hjemrejsen fra **Puma** dækket. Det var indgået en aftale mellem rederiet/rederiforeningen, som betalte halvdelen af udgifterne. Og Søfartens Lederes fond betalte den anden halvdel. Det glædede mig selvfølgelig, at dette blev resultatet, selv om min hjemrejse var sket før kontaktudvalgets aftale, om ret til fri hjemrejse trådte i kraft.

Dan Fighter – 2008/09

Det blev tiden, hvor jeg skulle ud på "min sidste sejlads", så den 15. december 2008, fattede jeg til Taranto, og var lidt spændt på hvad denne hyre kunne byde på. Skipperen jeg afløste, havde været ombord på skibet flere gange. Han regnede også med at skulle tilbage og afløse mig, når den tid kom. Vi fik lavet overlevering, og der blev også lidt tid til at vise mig rundt på skibet, inden han stod af. Jeg havde fortalt ham, at jeg regnede med dette var min sidste udmønstring inden efterlønnen. Han havde nu ikke planer om at stoppe, selv om han var et par år ældre end jeg. Han gav udtryk for, at han elskede at sejle og især med dette skib, her var man jo som en lille familie. Og så var der jo den gode skattefrie gevinst ved at udsætte efterlønnen til man var fyldt 65 år. Det var sandelig nok værd at tage med! Jeg kunne hurtigt fornemme, vi havde absolut ikke den samme mening om den sag.

Vi skulle laste 5 store vindmøllemotorer, som skulle sejles til Bandirma i Tyrkiet. Lastningen var ikke noget problem. Der var en dansk surveyor ombord til at assistere med sikring af lasten. Fundamenterne, motorerne skulle stå på, blev svejset fast i tanktoppen. Derudover blev der påsat surringer, så alt var sikret forsvarligt.

Nu fik vi et lille problem. De bevægelige dele i motorerne vi havde lastet, skulle under rejsen bevæges med visse intervaller. Til dette skulle der bruges 380 volt strøm. Inden den gamle skipper rejste, spurgte jeg ham om der var udtag til 380 volt strøm ombord. Det var der ikke, mente han. Den samme besked fik jeg fra motormanden, som også havde været ombord gennem flere perioder. Nu gik surveyøren i gang med at prøve at få en transportabel dieselgenerator fremskaffet.

Det blev en lang og travl dag. Først afløsningen, og senere lastningen, at se efter. Men vi blev tillastet, og tilbage var kun problemet med at skaffe en generator. Vejret var dog ikke med os, da vi blev generet af en stiv kuling fra SØ. Jeg ringede til Shipping DK, og forklarede dem problemet. Vi blev enige om, med den vejrmedling var der ingen grund til at sejle før næste dag.

Om aftenen gik jeg en tur i maskinen sammen med den russiske motormand. Vi fandt nu et udtag til 380 volt på eltavlen. Dette udtag var dog ikke forbundet til selve tavlen. Men motormanden gik nu i gang med at måle hele tavlen igennem, og fandt også en løsning på at få udtaget til at virke.

Næste morgen blev surveyøren glad, da vi kunne meddele ham nyheden. Nu fik vi en elektriker ombord, som dels skulle lave den egentlige forbindelse til motorerne i lasten, dels sige god for vores egen opdagelse. Det viste sig at virke efter hensigten, så nu var det kun vejret der stadig drillede os. Men vejrmedlingen lovede aftagende vind i løbet af dagen. Jeg besluttede at sejle sidst på eftermiddagen.

Nu fik jeg tid til at se lidt på skibets papirer, og få ordentligt hilst på besætningen. Besætningen bestod, udover mig selv, af en filippinsk styrmand på 58 år, en motormand fra Litauen på 48 år, to filippinske dæksfolk på henholdsvis 41 og 27 år. Der var ingen kok, og de to dæksfolk stod for madlavningen på skift. Et tiltag jeg absolut ikke fandt tilfredsstillende, men desværre måtte affinde

mig med. Alle var flinke folk, og bortset fra problemet med kokkeriet, kom vi godt ud af det med hinanden.

Selve skibet var en rimelig lille coaster. Hele beboelsen var under dæk, og med kun en indgang var det meget nemt at holde styr på fremmede mennesker ombord.

For mit eget vedkommende, var der en ret stor salon, adskilt soverum med stor dobbeltkøje, samt et godt baderum. Besætningens kamre var rimelige, men meget små. Ligeledes en meget lille fælles messe. Styrehuset godt indrettet, med et lille sofahjørne hvor man kunne have myndighederne og andre mennesker, uden de skulle ned i apteringen. Der var indrettet et toilet på dækket, så også der slap man for at folk skal ned i skibet.

Der var hvad der skulle være af instrumenter, men det bar tydeligt præg af slidtage og de nykker det nu medfører. Men det var til at leve med.

Maskinen var en lille hurtiggående Caterpillar, og den virker ret overskueligt. Maskinrummet var holdt pænt rent og ryddeligt.

Da vi sejlede fra Taranto den 17. december kl. 1700, var vejret rimeligt. Vinden var aftaget, og søen havde lagt sig en hel del. Det varede dog kun nogle få timer, så friskede vinden på ny. Inden midnat havde vi SE 7 -8, og det var jo ikke lige efter beregning. Da styrmanden kom på vagt til midnat, forklarede jeg ham hvordan han skulle holde skibet underdrejet.

Selv om vi ikke var kommet så langt til søs, var der rigelig plads til at holde skibet mod vinden og ligge underdrejet. Det gik nogenlunde et par timer. Jeg havde lagt mig på køjen, men pludselig røg jeg ud på dørken. Da jeg kom op i styrehuset, var styrmanden ved at prøve på at rette skibet mod vinden igen. Men det havde han ikke ret meget føling med.

Det viste sig, han havde aldrig prøvet at manøvrere med skibet. Han kendte ikke til at bruge maskinmanøvregerne, så det var ikke noget han kunne klare. Efter et par timer flovede det så meget, at vi kunne styre en nogenlunde kurs. Så kunne jeg igen få lidt hvile. Da det blev lyst, flovede det yderlig og vi kunne igen sejle helt normalt.

Jeg fik en snak med styrmanden, og vi fik prøvet hans evner af i forbindelse med at manøvrere med maskinen. Det var han ikke meget for, og også meget nervøs. Men han fik det dog prøvet, så måtte vi jo træne lidt hen af vejen. Jeg havde regnet med at være i Bandirma den 21. december. Men som vejret var, ville vi blive en del forsinket. Vejret var under hele rejsen meget skiftende. Men søen blev mere medgørlig, da vi kom ind i det Græske Øhav.

Jeg fik tid til at se hvad vi havde af proviant. Jeg havde ved overleveringen fået at vide, der var proviant til mindst en måned. Det første de to dæksfolk blev sat til, var at afrime vores fryserne. Det viste sig, at fryserne i den grad var tilisede. Da isen blev fjernet, og det af frostvarerne der var ødelagt blev kasseret, var der knap så meget brugbart proviant tilbage. Men der var dog til et stykke tid.

Derefter gik vi hele tørprovianten igennem. Her var der også meget, der var forældet og blev kasseret. Da det hele var gennemgået, var beholdningen reduceres med en tredjedel. Det så ikke så godt ud. Men stadig var der noget at tage af. Der var indkøbt en julekurv med noget chokolade, nødder og lidt kage. Der blev lavet varmt mad både til middag og aften. Brød var der ikke noget af ombord.

De to gutter prøvede at bage et par brød, men resultatet var ikke særligt vellykket. I det hele taget var kogekunsten på et meget lavt niveau. Det kunne man nu ikke bebrejde de to dæksfolk. De havde absolut ingen sans for det kulinariske, og det var ikke deres job. De gjorde det bedste de kunne, og det måtte vi tage til takke med.

Vi kom til Bandirma den 22. december, tidligt om morgenen. Men havnen var lukket for trafik, da der blæste 7 – 8 fra nord. Vi ankrede i en lille bugt hvor der var nogenlunde læ, og afventede vejrbedring.

Næste morgen, den 23. december, var vejret bedret så meget at vi kunne komme ind i havnen. Her stod vores danske surveyor og ventede os med længsel. Han skulle tilse losningen, og derefter hjem til Danmark og holde jul. Vi fik hurtigt losset, og det lykkedes surveyoeren at få en billet i sidste øjeblik.

Jeg fik derefter et værre vrøvl med myndighederne, som absolut ikke var i julehumør. Der kom et gæng på 6 mand ved ankomsten. Det var der nu ikke noget usædvanligt i. De gode mennesker var fra starten meget krævende, og forlangte at der blev stillet et større arrangement an til dem med både mad og drikke. Det kunne vi jo ikke honorere, og så blev de ret aggressive. Nu var vores Tyrkiske gæsteflag ikke i orden. Det var for lille, og skulle udskiftes. Skibets deratting certifikat ville de ikke godtage. De påstod, det ikke var gyldigt i Tyrkiet og skulle fornyes.

Der var ikke meget at stille op, da de havde fat i den lange ende. Desuden var agenten, den lille klamme skid, helt på myndighedernes side. Jeg kontaktede Shipping DK, og spurgte om der var en ny last til os. Dette var ikke tilfældet, og vi blev enige om at vi bare skulle ankre uden for havnen og afvente nærmere ordre efter helligdagene. Igen stillede myndighederne sig på tværs. Vi kunne godt gå ud og ankre, men da skulle jeg udlevere skibets certifikater og besætningens pas. Så ville vi blive uklareret når vi var klar til at sejle. Dette ville jeg selvfølgelig ikke være med til.

Jeg kontaktede igen Shipping DK, og vi blev enige om, at jeg skulle uklare skibet til destination Malta, og så sejle gennem Dardanellerne. Så havde jeg ellers frie hænder til at finde en ankerplads, eller sejle gennem det Græske Øhav for økonomifart.

Vi sejlede nu uden problemer, og efter passage af Dardanellerne gik vi til ankers i læ af en lille ø et stykke fra strædet. Der ankrede vi juleaften kl. 1600, og forberedte os på et par stille dage. Vejret var stadig ikke for godt, så jeg syntes ikke det opfordrede til at sejle videre når ikke vi havde nogen ny last at gå efter.

Juleaften havde besætningen i fællesskab lavet en rigtig god julemiddag, med and, kalkun og hvidkålsalat. Inden vi sejlede fra Bandirma lykkedes det mig at få fremskaffet et par brød. Det var også det eneste proviant vi kunne få der. Vi havde et par flasker vin, som vi kunne hygge os med i julen, samt rederiets julekurv. Så vi led ingen nød.

Juledagene brugte jeg på at lave de lister m.m. jeg mente at skulle bruge, den tid jeg skulle være ombord. Skibets computer indeholdt en del, men var temmelig rodet. Så jeg lavede mine egne, og lod resten af computeren være til den faste skipper kom tilbage. Det skulle jo nødig være sådan, at han ikke kunne finde ud af det fordi der var blevet ryddet op!

Jeg fik også lavet en større proviantbestilling og sendt hjem til rederiet. Der var ikke meget at gøre godt med ombord, og selv om de to dæksfolk ikke var de ypperste ud i kogekunsten, skulle der dog noget til, for at de kunne præstere et måltid mad.

Jeg ved ikke hvordan den faste skipper havde det med den kabystjeneste der var ombord. Jeg har en fornemmelse af, at han sgu nok var temmelig ligeglad. Jeg havde tidligere prøvet at overtage et skib med en lidt mangelfuld proviant. Men det her slog dog alle rekorder.

Men vi sultede ikke, vi skulle bare indstilles på en temmelig ensartet kostplan. Kød, ris, og lidt grøntsager, var hvad vi havde at gøre godt med. Noget som pålæg, lidt kage til kaffen, og lidt is til dessert, var noget vi kunne drømme om. Det var ikke lige hvad de fleste ville tro kunne finde sted i 2008, men ikke desto mindre var det faktisk tilfældet.

Da det igen blev hverdag i Danmark, ringede jeg til Shipping DK. Men der var ingen ny last i sigte. Så vi skulle bare slappe af og nyde tilværelsen, og det gjorde vi så resten af året.

Det nye år startede med rigtig flot vejr. Næsten helt forårsagtigt, med sol, 9 graders varme og næsten ingen vind. Men allerede efter den første dag, var vi vejrmæssigt tilbage i den gamle gænge med ruskvejr, til tider kuling med regn og slud. Men vi lå godt i læ bag øen, og selv om vi til tider hoppede lidt i ankerkæden, var det til at leve med.

Da helligdagene var overstået, blev det tid til at holde nogle af de obligatoriske øvelser. Den første øvelse, var en brandøvelse. Det var absolut ikke nogen succes, men nærmest en fiasko af rang.

Da alarmen lød, kom besætningen daskende og havde åbenbart god tid. Da jeg spurgte dem ud om deres respektive pladser i forhold til skibets brandrulle, var de på det nærmeste mundlamme. De kendte ikke forskel på de forskellige signaler for henholdsvis brand, mand over bord, abandon ship. Styrmanden forklarede, at de havde fået at vide, der kun var et signal og det kunne dække det hele!

Det lykkedes at få rigget en brandslange til, dog ikke at få tryk på nødbrandpumpen. Det kunne ikke lade sig gøre, fordi skibets stævn lå for højt på vandet, når skibet var i ballast. Det kom fint tryk med den almindelige brandpumpe.

Jeg spurgte styrmanden, hvornår der sidst havde været tryk på nødbrandpumpen. Det kunne han ikke svare på, men troede ikke det havde været i hans tid ombord.

Her kunne jeg jo godt se vi havde et problem. Jeg havde kigget de hjemsendte øvelsesrapporter fra tidligere øvelser igennem, og her var intet at bemærke. Alt fungerede perfekt, og besætningen kendte deres pladser!

Besætningen kunne jo godt selv se, situationen ikke var helt god. Vi blev enige om, at når vi nu lå her og gloede, kunne vi ligeså godt få trænet lidt i de forskellige øvelser.

Næste dag tog vi så en bådøvelse. Og det gik lidt bedre, men stadig manglede der meget. Det viste sig også, at mob-båden trængte til en kærlig hånd. Besætningen viste nu også lidt mere interesse for sagen. Selv styrmanden var vågnet op. Jeg var ellers bange for at han skulle gå helt i koma efter den første øvelse. Men de næste dage skete der nogle helt klare fremskridt på alle fronter.

Således gik den første uge af det nye år. Stadig ikke noget afklaring af en ny last. Så vi måtte bare væbne os med tålmodighed.

Jeg skrev en mail til rederiet, hvor jeg tydeligt gav udtryk for min mening om måden at drive kabyssen på ombord. Og det på en måde, så det absolut ikke skulle kunne misforstås. Jeg fik skam også et nydeligt svar fra den gode rederkone. Hun havde skam noteret sig indholdet af min mail.

Hun syntes også det var fint at vi havde afrimet fryserne, og mente at det var noget der kunne tages op på et safety meeting?

Men noget konkret omkring det uholdbare i, at dæksfolkene skulle stå for madlavningen havde hun ikke nogen kommentar til. Jeg havde nu indset, at det åbenbart ikke var noget man ville tage videre aktion på. Jeg formoder rederiet sikkert var overbevist om, at det at drive skibsfart på deres måde, var helt normalt. Det kunne også lade sig gøre engang i 1960'erne. Men at tro det kunne praktiseres nu til dags, krævede sgu en hvis form for utiltalende kynisme, og manglende respekt for sine ansattes ve og vel.

Endelig, den 8. januar, skete der noget. Der kom ordre fra Shipping DK om en ny last. Vi skulle til Eregli, på Tyrkiets Sortehavskyst og laste til Ravenna i Italien. Vi ankom til Eregli den 10. januar, men kun for at få besked på at gå til ankers, og afvente lastning.

Nu var vores proviantproblem ved at være kriminel. Vi havde absolut ikke andet end lidt kød, samt ris tilbage. Hylderne var støvsuget for alt, selv mel var det slut med. Jeg sendte nok en mail til det gode rederi, men troede inderst inde, at de sikkert var total ligeglåd. Det fik dog skibsrederen til at vågne lidt op. Han ringede, og indledte samtalen med, at han var blevet temmelig forskrækket over den mail jeg havde sendt dem. Og han skyndte sig, at forsikre mig om, at hvis jeg ville afløses før tiden kunne det godt arrangeres.

Jeg var nu ikke indstillet på at blive afløst. Jeg havde påtaget mig et job, og havde til hensigt at fuldføre det under alle omstændigheder. Vi fik os en snak om hvad jeg var utilfreds med, og den gode mand kunne til dels godt se, hvad jeg mente. Men der var aldrig nogen der tidligere havde klaget over kabysforholdene ombord. Og de havde drevet deres skibe på samme måde altid.

Jeg kunne jo godt indse, jeg kom ikke igennem med mine holdninger. Det var jeg som sådan helt klar over. Så det måtte blive derved. Jeg havde kun en måned tilbage, så var jeg under alle omstændigheder færdig med denne "husmandsskonert".

Vi fik en uge til ankers, inden lasten var klar. Lastningen gik ret hurtigt. Vi lastede steel coils, en god og regulær last. Der var folk fra land til at surre og afsprodse lasten. Så styrmanden skulle bare holde øje med, at det blev gjort forsvarligt. Og det bedste af det hele, vi fik proviant. Selv om vi ikke fik alt hvad jeg havde bestilt, så var det rimelige varer.

Og selvfølgelig blev vi snydt af skibshandleren, og det lagde han slet ikke skjul på. Da det var en større ordre, havde jeg ikke tid til at kontrollere det hele nøjere, da der var meget andet at se til. Skibshandleren var meget emsig med at få skrevet regningen under. Jeg prøvede at få ham til at vente, men det var han ikke indstillet på. Hvis han skulle levere varerne, skulle regningen underskrives. Ellers kunne vi ikke få noget.

Stillet over for dette, og samtidig have den proviantsituation som vi havde, måtte jeg meget mod min vilje føje ham i hans krav. Vi fik det der var skrevet på regningen, men prisen var absolut ikke i forhold til kvaliteten. Det måtte vi leve med, vi skulle sgu have noget at lave af.

Senere var den gode skibsrederfrue ved at få et hjertestop, da jeg fortalte hende det. Hun havde absolut ingen forståelse for, at jeg tillod mig at ødsle sådan med rederiet penge. Det kunne jeg nu ikke rigtig tage mig noget af. Konen burde indse, at skibet sejlede altså i en verdensdel, hvor man ikke tog så meget hensyn til Nordjysk sparsomlighed, eller måske nærmere, nærighed.

Turen til Ravenna gik fint. Vejret artede sig nogenlunde, og først det sidste døgn havde vi lidt kuling. Opholdet i Ravenna havn blev på 2 dage, da vi rendte ind i en strejke. Det var nu også meget rart med en nat langs kaj for en gang skyld.

Jeg benyttede mig af chancen til at komme i land og handle lidt. Da vi fik proviant i Tyrkiet, havde jeg bestil rigeligt med grøntsager, både friske og frosne, så det var ikke så meget vi manglede. Jeg aftalte med agenten, at han skulle køre mig op til et supermarked. Så ville jeg selv handle det ind vi skulle bruge. Og samtidig gav det også mig selv et afbræk i den daglige tummerum ombord.

Agenten skulle selv i en anden forretning, så det var på egen hånd jeg begav ud i det Italienske handelsliv. Det var meget sjovt, og ikke den store forandring fra et dansk supermarked.

Men det knob lidt med sproget, da der ikke var nogen der talte engelsk. Jeg fandt nu hurtigt ud af deres system, hjulpet godt på vej af en rigtig italiensk husmor.

Jeg stod i grøntafdelingen, og puttede nogle salathoveder i en pose. Husmoren gjorde med store fagter mig opmærksom på, at der skulle bruges engangs plastikhandsker, når man rørte ved varerne.

„Først spurgte jeg selvfølgelig om hun talte engelsk. Dette var ikke tilfældet. Men med store håndbevægelser, en blanding af italiensk, fra hendes side, engelsk fra min side, fik jeg forklaret hende at hun måtte hjælpe mig lidt. Først fik jeg et meget undersøgende blik. Men så fandt hun ud af at jeg nok ikke var ude på numre, og nu kom det helt store smil frem.

Hun fulgte mig nu pænt hen til vægten, og viste mig systemet med de forskellige numre. Hun kunne nu ikke forstå den mængde af de forskellige varer jeg skulle have. Men også her fik jeg med forskellige fagter, gjort hende forståelig at jeg handlede ind til et skib.

Efter grøntafdelingen skulle der købes lidt pålæg og ost. Mama fulgte nu troligt med, og da hun åbenbart kende de fleste andre kunder, blev jeg højlydt diskuteret. Men det på en både morsom og sjov måde. Da jeg endelig var færdig med mine indkøb, fulgte hun mig hen til kassen. Der blev også en livlig polemik med kassedamen, Mama, og hele resten af køen.

Da jeg kom ud til indgangen, skulle der både trykkes hånd og krammes. Agenten stod og ventede på mig med et undrende og måbende udtryk i ansigtet.

Jeg fik nu Mama lokket med ud til ham, og fik ham til at være tolk. Nu kan det nok være munden gik på Mama. Hun syntes det havde været vældigt skægt, og jeg fik mange lykønskninger med på vejen.

Se, det var jo en dejlig oplevelse, og også rart at komme lidt væk fra skibet. Jeg kunne godt finde på at gøre det om en anden gang. Men desværre er det yderst sjældent, der er tid til den slags små herlige oplevelser.

Den 23. januar var vi udlosset, og klar til nye eventyr. Efter en samtale med Shipping DK, blev det nu kun til at ankre på Ravenna red og afvente ordre. Fragtmarkedet var meget dødt, og vi fik nok engang nogle dage for anker.

Selv om de to gæve dæksfolk ikke var superkokke, så gik det dog lidt bedre nu, da de havde frisk proviant at arbejde med. Men kosten var under ingen omstændigheder noget at skrive hjem om. I starten af min tid ombord, fik jeg lært dem at holde ordentligt rent i kabyssen. Det gik også fint på dette område, efter lidt tilrettevisning. Men selve måden at tilberede mad på, har de ikke meget begreb om. Jeg ville ikke have fundet mig i det, hvis det havde været en kok, der havde udvist den

samme mangel på renlighed og omgang med fødevarer. Men man kan sgu ikke bebrejde de to gutter noget. De gjorde helt sikkert deres bedste, men de havde jo aldrig haft noget med madlavning at gøre tidligere.

Jeg spurgte dem, om hvordan de var blevet forhyret til denne tjans. De svarede, at de havde fået besked fra deres forhyringsagent, at de skulle deltage i madlavningen ombord, og så var den ikke længere. Og filippinere beklager sig ikke til deres forhyringsagenter, eller siger fra hvis de er utilfredse. De finder sig i det der bliver budt dem. Og det af den simple grund, at der er meget stor arbejdsløshed blandt filippinske søfolk. Så bare det at have en hyre, betyder alt for dem. Hvis de siger fra, eller nægter at påtage sig det der bliver forlangt, så risikerer de at blive blacklistet, og det er de selvfølgelig ikke interesseret i.

Jeg talte lidt med styrmanden om hans familie på filippinerne. Han var 58 år, og ville egentlig gerne stoppe med at sejle. Men da han havde en datter der var under uddannelse, kunne han ikke bare stoppe. Han var afhængig af, at denne datter først skulle være færdiguddannet. Når dette skete, skulle hun bidrage til underhold af familien. Så kunne den gamle far måske stoppe med at sejle, men heller ikke før.

Styrmanden var en rigtig flink fyr, men som styrmand var han ikke meget værd. Og det kan jeg sagtens forstå. En filippiner på 58 år, der har sejlet til søs i mange år, er tjenlig til at komme på pension. For bare få år siden, var det ikke ualmindeligt at de filippinske søfolk var ombord i skibene i op til et år af gangen. Derefter et par måneder hjemme hos familien, før en ny lang periode til søs. Så i en alder af 58 år, er de simpelthen slidt op.

Så selv om styrmanden ikke rigtig kunne følge med i bl.a. alle de nye tiltag der var kommet de senere år. Og måske ikke orkede at sætte sig ordentlig ind i sine rettigheder, og hvad man med rimelighed kunne kræve af hans stilling, så var det svært at irettesætte ham uden at føle en hvis medlidenhed med ham.

Det resulterede i, at f.eks. når vi sejlede i dårligt vejr, måtte jeg selv tage en del af styrmandens vagter, da han blev meget nervøs i disse situationer. Noget som at beregne stabilitet, lave en ordentlig lasteplan m.m. kunne han ikke præstere. Nu var det ikke den slags arbejde, der var mest af ombord hos os, så det havde jeg ingen problemer med at tage mig af selv. Men det var absolut et stort irritationsmoment for mig, at forholdene var sådan. Og man havde ingen muligheder for at diskutere det med andre, eller få en fornuftig dialog med rederiet. Når jeg sendte en mail, eller havde en samtale med rederiet, og gav udtryk for mine synspunkter, var der absolut ingen forståelse at hente. Der var ret frustrerende forhold at arbejde under.

Så hjælper det sgu ikke ret meget, at "Det Blå Danmark", ofre millioner på kampagner der skal fremme dansk skibsfart. Der laves store undersøgelser omkring miljøet i skibene, søfolkene skal have ordentlige og helbredsbevarende arbejdsforhold, og jeg skal komme efter dig. Alle disse, sikkert velmenende og udmærkede tiltag, mister en stor del af glansen, når man ser på en "husmandsskonert" som **Dan Fighter**, og andre ligestillede.

Det var som om det "etablerede" danske skibsfart ikke kunne få øje på, at der var noget der haltede i småskibene. Og så lang tid der ikke var nogen, der gjorde indsigelser mod forholdene, blev det aldrig anderledes. Og dog, det kommer helt af sig selv. I løbet af en meget nær fremtid, er

de eksisterende skibe så udslidte og forældede, at de udgår af dansk skibsfart. Det samme er tilfældet med de få danske søfolk, der stadig sejler med disse skibe. De bliver pensioneret, hvad enten de vil det eller ej. Så er der ikke mere noget, der hedder dansk småskibsfart.

Nå, men livet på den gode skude gik videre. Næste last fik vi efter 5 dage til ankers. Vi skulle til Mitsurata i Libyen. Der skulle vi laste 5 units til Agadir i Marocco.

Den 31. januar ankrede vi på Mitsurata red. Ballastrejsen fra Ravenna var uden problemer, og vejret havde artet sig fint. Det var blevet dejligt varmt, ca. 20 grader, så det nød vi i høj grad.

Efter et døgn til ankers, kom vi ind og lastede. Selve lastningen tog 2 timer. Det var 5 store køretøjer vi skulle laste. Køretøjerne var nogle opmålingsenheder til brug i olieindustrien, men de var hurtige at få surret og gjort søklar.

Derimod var myndighederne ikke lige opsat på, at opholdet skulle være kortvarigt. Jeg havde via rederiet bestilt ferskvand flere dage før ankomst. Agenten havde ikke fået nogen ordre fra rederiet, og hvis vi skulle have ferskvand, skulle det betales kontant. Problemet var ikke større end vi kunne klare os til næste havn. Jeg lå ikke inde med kontanter til skibet, og havde ikke det beløb vandet kostede, i min egen kontantbeholdning.

Næste punkt på programmet, var besøg af Port State. Det gik rimeligt godt, indtil de ville vide om skibet havde været i Israel. Jeg kunne oplyse, at det ikke var tilfældet i den tid jeg havde været ombord. De tjekkede skibets logbog, og forlangte at se de sidste udskrevne logbøger. De gik nu ikke særligt hårdt til værks, men godtog da der ikke var skrevet noget om anløb af Israel. Nu fandt de et Israels flag i flagskabet, og så var fanden løs i laksegade.

Nu blev de gode mennesker meget ubehagelige. Himlede op om, at jeg godt viste at skibet havde været i Israel, men bare ikke ville indrømme det. De truede med alverdens ulykker, og at jeg ville blive arresteret. Da de indså, at jeg på det nærmeste var ligeglade med alle deres trusler, faldt de lidt med på jorden igen. Jeg forklarede dem, at jeg sgu ikke kunne stå til ansvar for skibets færden, de 20 år skibet havde sejlet havene tynde. Da jeg med sikkerhed kunne bevise, at skibet ikke havde været i Israel i den tid jeg havde sejlet med skibet, kunne jeg vel ikke gøre mere!

Nu overgik man til, at det hele selvfølgelig også kunne klares med en bøde. Det var jeg helt indforstået med. De forlangte nu en bøde på 1000 USD, så ville de glemme hele denne kedelige historie. I det samme kom skibets agent med afsejlingspapirerne, og det passede mig helt fint.

Jeg bad agenten om venligst at udbetale de gode mennesker 1000 USD, selvfølgelig imod behørig kvittering. Jeg ved ikke om det var agenten, eller de gode Port State mennesker, der så mest forbavsede ud. Men jeg skal love for der kom gang i snakketøjet på hele flokken. Og helt festligt blev det, da der også indfandt sig to toldere på scenen. Alle råbte og hvæsedede af hinanden, og alt foregik på arabisk, hvilket jeg af gode grunde ikke forstod en skid af. Det var måske heldigt nok, det var sikkert ikke sprogets mest kælnede ord, der blev sagt om mig.

Agenten tog nu ordførerskabet, og med meget sleske ord bad mig om at udlevere nogle cigaretter og hvad jeg ellers mente de gode mennesker kunne trænge til. Da jeg oplyste dem om, at jeg desværre ikke kunne honorere dette krav, da jeg kun havde 6 kartoner cigaretter, samt en kasse cola i toldskabet, blev der helt stille.

Enden på hele dette cirkus blev, at de gode mennesker pænt måtte daffe i land ligeså tomhændede, de var kommet ombord. Det var sikkert ikke ønske om en god rejse, de udtalte da de gik. Agenten var den sidste der gik, og han var målløs.

Han sagde, at jeg var meget upopulær og, at han nu ville få meget vrøvl på grund af min opførsel. Jeg forsikrede den gode mand om, at jeg sandelig ikke havde haft til hensigt at forårsage noget ubehag for ham, det var jeg virkelig ked af.

Styrmanden havde nu også indfundet sig i styrehuset. Så jeg bad agenten vente, da jeg ville gå ned i min kahyt efter en gave til ham. Nu lyste han helt op, og ventede gladelig. Jeg kom op igen med en enkelt dåse cola, som jeg overrakte den gode agent med mine dybeste beklagelser over alle de problemer jeg havde givet ham.

Han ikke bare stirrede, nej han så ud som havde han set et spøgelse. Derefter sprang han ind på kajen, og væk var han. Jeg havde gennem årene efterhånden oparbejdet en hvis immun holdning overfor disse utidige bumlerier, som jeg hadede. Man kunne jo mene, jeg bare kunne være ligeglad og give bumserne hvad de forlangte. Det var der en hel del kollegaer der gjorde. Men jeg tog nu gerne en lille fight, om ikke andet så for at vise dem, at de faktisk ikke kunne gøre alverden med deres ublu krav. Men at de, i de fleste situationer bare latterliggjorde sig selv.

Jeg kaldte havnekontoret på radioen, og fik her den besked, at jeg bare skulle se at komme ud af havnen i en fart. Jeg behøvede ikke at vente på lods, men havde tilladelse til at sejle selv.

Så var vi igen på farten. Jeg regnede med at være i Agadir den 9. februar. Så var det ved at være tid at tænke på afløsning. Det ville jo komme til at passe meget godt, hvis vi efter Agadir skulle til f.eks. Spanien.

Vejret holdt sig fint indtil vi rundede Cap Bon, og skulle styre vestpå mod Gibraltar. Så var det slut med det fine vejr. Det satte ind med frisk vestlig vind, og selv om det kun blæste 5 – 6 var det nok til at tage toppen af farten. Så det tegnede til at blive et sejt træk ud til Gibraltar. Jeg sendte en mail til rederiet for at forhøre mig omkring afløsning, og meddelte dem samtidig jeg skulle være hjemme senest 20. februar. Jeg fik svaret, at min afløser var klar og man forventede at afløse næste havn efter Agadir.

En aften lyttede jeg helt tilfældigt på coasternes ”gamle sladrefrekvens”, noget jeg ikke havde gjort i mange år. Jeg viste der var enkelte kollegaer i Nordeuropæisk fart, der stadig brugte frekvensen, og ville nu høre om der var nogen på linjen. Jeg hørte nu et af rederiets andre skibe kalde, og svarede. Jeg fik en sludder med kollegaen, og vi kom bl.a. ind rederiets, efter min mening, besynderlige holdning til kabystjenesten i skibene. Kollegaen fortalte mig nu, at han sandelig var rigtig glad for der ikke var kok ombord, og det havde der for resten kun været i rederiets skibe i meget sjældne tilfælde. Han var selv meget interesseret i madlavning, og havde absolut ikke noget mod selv at stå i kabyssen for at lære dæksfolkene denne kunst. Jeg spurgte ham, om han da ikke havde andet at lave. Hertil svarede han, at det var der sagtens tid til. Det var bare et spørgsmål om at prioritere sin tid. Og så måtte jeg jo også regne med, at en kok sandelig var dyr i drift. Og som tiderne var, måtte man jo spare hvor der kunne spares.

Jeg blev sgu temmelig mundlam, og lidt målløs over en sådan melding. Jeg glemte helt at spørge ham, hvor meget af den påtalte besparelse han selv fik del i!

Jeg kunne jo godt se alle mine intentioner om at råbe rederiet op, og få dem til at indse der var et problem med madlavningen, gik fuldstændig i dørken. At mene madlavning var noget der skulle foregå under ordnede forhold, og skulle tages alvorligt, var jo helt ude i hampen. Det var jo helt klart, at jeg var helt galt orienteret. Jeg skulle jo i stedet tænke på rederens udgifter, og selvfølgelig glemme den tåbelige tanke, at man ombord havde behov for en rimelig kost. Hvad fa' en skulle en skipper ellers få tiden til at gå med, hvis ikke han skulle kunne møve lidt jams sammen til gutterne!

Jeg skyndte mig at afslutte denne interessante samtale, og besluttede, at det var godt rederiet ikke skulle være belemret med et så usolidarisk individ som jeg ret meget længere.

Vejret forsatte med at drille os. Det vekslede mellem frisk vind og kuling. Det bevirkede, at vi først var ude ved Gibraltar den 10. februar. ETA til Agadir blev derfor ændret til den 12. februar. Jeg havde haft en telefonforbindelse med rederiet, og havde foreslået at vi afløste i Agadir. Da vi ikke vidste hvor vi skulle hen efter Agadir, ville dette passe bedst. Rederiet undersøgte også muligheden for afløsning. Men det viste sig at være alt for bøvlet for dem at løse. Så jeg indvilligede i at afløsningen blev næste havn.

Vi ankom planmæssigt til Agadir, og havde kun et kort ophold uden problemer. Ved ankomsten blev jeg spurgt, om jeg kunne gå ind uden lods. Det var ikke noget problem da jeg havde været der flere gange. Losningen tog et par timer, og der var ingen vrøvl med myndighederne, så det var jo rart for en gang skyld med en hurtig ekspedition. Jeg fik ordre fra Shipping DK om at ankre på reden da vi var udlosset. Her lå vi til næste morgen, så fik vi ordre om at gå til Arzew i Algier og laste til Valencia i Spanien. Det ville så blive afløsning i Valencia.

Det kunne jo ikke passe bedre. Så vi dampede af med fuld fart, og i godt vejr mod Algier. Nu skal man jo ikke tro træerne vokser ind i himmelen. Det første døgn gik det fint. Jeg havde fået gjort en større proviantbestilling gjort klar til Valencia. I Agadir havde vi kun fået lidt friske grøntsager og frugt, så der var igen ved at være lavvande i provianten.

Kort før Gibraltarstrædet fik vi østlig kuling. Det holdt på i et døgn, og da det blæste med styrke 8-9 gik vi helt i stå. Det var selvfølgelig lige som vi skulle gennem strædet, det satte ind for alvor. Her var der ingen steder vi kunne finde læ. Så det var med at holde tungen lige i munden, og holde skibet i separation zonen. Det lykkedes også, men det blev sgu til en lang vagt for mit vedkommende.

Vi kom til Arzew, og fik lastet en last stykgods. Derefter var der kun et døgn til Valencia. Jeg havde fået bekræftet fra rederiet, at afløsningen ville finde sted i Valencia. Midtvejs på turen til Valencia, fik jeg mail fra rederiet. Min afløser ville ankomme sent næste aften. Det hjalp nu ikke ret meget, vi ville være der næste morgen til arbejdstids begyndelse. Og jeg regnede med vi ville være udlosset inden middag.

Det meddelte jeg rederiet, og fik svar tilbage, at man ikke kunne ændre min afløseres billet så sent. Samtidig kom der mail fra Shipping DK. De havde nu en last fra Castellon (lidt nord for Valencia), så jeg skulle afsejle fra Valencia straks vi var udlosset. Igen sendte jeg en mail til rederiet med denne nye ordre. Svaret var, at jeg bare skulle sejle til Castellon og lave afløsning der. Man ville ikke ændre min afløseres rejseplan, men havde ændret min, til afrejse fra Castellon.

Nu blev jeg rigtig vred. Ikke så meget som man spurgte, om jeg ville forsætte til Castellon, det tog man bare som en selvfølge. Rederiet havde hele tiden vist at vi ville være i Valencia tidlig morgen, så de havde haft rigelig tid til at arrangere afløserens rejse.

Jeg skrev en fælles mail til rederiet, og Shipping DK. Her gjorde jeg rederiet opmærksom på hvad jeg mente om deres vattede, og amatøragtige måde at drive virksomhed på. Og det i et sprog der absolut ikke kunne misforstås. Også, at jeg sejlede skibet til Valencia, og om de kunne finde ud af at sende afløseren ned tidligere eller ej, var mig ligegyldig. Jeg sejlede ikke længere end til Valencia.

Der kom også hurtigt svar retur. Jeg skulle bare sørge for losningen i Valencia, og så afvente min afløseres ankomst. Under normale omstændigheder ville jeg naturligvis ikke have modsat mig at sejle skibet til Castellon. Men jeg syntes efterhånden dette rederi havde klumret så rigeligt i alt hvad de foretog sig. Derfor havde jeg absolut ingen skrupler med at sætte hårdt mod hårdt. Det mindste de kunne have gjort var, at have sendt en forespørgsel om jeg ville sejle til Castellon, da de havde klokket i det. Men nej, det brugte man ikke her.

Vi ankom til Valencia den 20. februar, og begyndte at losse kl. 0800. Skibet var udlosset kl.1100. så der var rigelig tid til at få ordnet de sidste papirer til afløseren, som skulle være ombord kl. 2000.

Jeg ringede til rederiet, og fik fat i skibsrederen, som var på vej til et møde på Shipping DK. Det var en lidt tam herre jeg talte med, og en meget kort samtale. Der var jo heller ikke så meget at tale om. Jeg havde udfyldt min del af aftalen, så nu var det bare at vente på afløseren.

En time efter afløseren skulle have været ombord, ringede han fra lufthavnen. Han var meget forvirret. Der var ingen agent til at tage imod ham. Hans bagage var heller ikke med flyet, så han viste ikke hvad han skulle gøre. Jeg ringede til agenten, som havde fået oplyst at flyet var forsinket. Derfor var der ingen i lufthavnen til at tage imod afløseren. Han kørte dog straks derud.

Da de kom ombord, meddelte jeg afløseren, at han straks skulle afsejle til Castellon når vi havde lavet overlevering. Det kunne han ikke, hans bagage var jo ikke ankommet. Det måtte så blive hans problem. Agenten garanterede, at han ville bringe den mistede bagage til Castellon, så den var der ved skibets ankomst. Hvad de fandt ud af, ved jeg ikke. Vi fik lavet overlevering, og jeg kunne endelig sige farvel.

Efterløbner – 2009

Nu skulle jeg starte på et nyt kapitel i mit livsforløb, som efterløbner. Jeg startede på efterløb den 1. maj 2009. Jeg glædede mig til at kunne gå sommeren i møde på en hel ny måde.

Den sidste tids udvikling inden for coasterfarten viste mig, at det var den rette beslutning jeg havde taget. Jeg ville ikke bruge min tid, på at sejle i et erhverv der var dømt til undergang. Og det mente jeg helt sikkert, at Dansk coasterfart var.

Der ville i fremtiden være nogle rederier, som stadig kunne holde skruen i vandet, for en kortere periode. Og et par enkelte, der formåede at forsætte i nogle helt specielle nicher af fragtmarkedet. Men jeg var også overbevist om, at der ikke ville gå ret mange år, før det var helt slut med den epoke i Dansk søfart, der hed coasterfarten. Jeg var også realistisk nok til at indse, at man ikke kunne drive coasterfart i nutidens søfart, hvis man ikke var indstillet på at forny sig. Det var danske coasterredere åbenbart ikke, og ej heller en stor del af de søfolk, der forsat var tilbage i skibene. Årsagen kunne så diskuteres, men resultatet kunne man ikke komme uden om.

På den anden side, syntes jeg også, jeg havde haft mange gode og spændene år i Dansk coasterfart. Jeg havde jo været med hele vejen, fra coasterfartens storhedstid, og næsten til den bitre ende. Der var mange gode perioder at se tilbage på. Der havde da også været oplevelser, som var knap så gode, men dem tænkte man ikke så meget på.

Nu glædede jeg mig til at kunne nyde nogle gode år, uden at skulle tænke på at kæmpe en ulige kamp mod myndighedernes, for det meste, fornuftige krav på den ene side. Og coasterredernes, for det meste, evige kamp med en skrantende økonomi på den anden side.

Selv om det var en stor lettelse, ikke at skulle være afhængigt af, at skulle tilrettelægge sit liv efter skiftende perioder med sejlads og hjemmeliv, var det også en stor omvæltning. En omvæltning, der tog lidt tid at vænne sig til. Det kunne i starten godt virke lidt skræmmende. Jeg fandt dog hurtigt ud af, at finde nogle gode interesser at dyrke. Og pludselig var "pensionisttilværelsen" bare helt ok. Til tider kunne man ligefrem føle, at man slet ikke havde tid til alt det man gerne ville nå. Så jeg har ikke fortrudt et øjeblik, at jeg gik på efterløb.

Men, selv om jeg ikke længere er aktiv sømand, følger jeg stadig med stor interesse hvad der rørte sig i søfartens forunderlige verden. Ikke mindst debatten omkring det stadig voksende problem med piratteroren i det Indiske Ocean. Det er for mig, og sikkert mange andre, utroligt, at det internationale samfund ikke er i stand til at gøre mere for at komme denne terror til livs. Det er efter min mening, uden for al fornuft, at disse pirater åbenbart forsat kan terrorisere handelsskibene, og en stor del af verdenssamhandelen, så godt som uden represalier.

Uanset hvad der end måtte være baggrund for disse piraters hærgen, så er de en flok gemene forbrydere, og burde straffes som sådanne. Det er en ren falliterklæring fra det internationale samfunds side, at dette ikke sker i større omfang, end tilfældet er. Det er en stor økonomisk belastning for de rederier, der besejler området. Men langt den største belastning, er de mange hundrede søfolk der holdes som gidsler af piraterne, udsat for. De nedbrydes psykisk, såvel som fysisk, af deres fangenskab. De er de virkelige ofre, og dem der straffes hårdest, i hele dette usmagelige menageri.

