

## Asger Jansen: Styrmandsliv i vinteren 2002-2003

*Overstyrmand Asger Jansen har i foråret indsendt en kopi af sin dagbog for en hyre om bord i m.s. BLUE OCEAN i tiden 13. december 2002 til 21. marts 2003. Med forfatterens tilladelse bringer artiklen uddrag fra dagbogen, som blandt andet giver et levende indtryk af vintersejlad i Nord- og Østersøen i en ældre single-decker.*

*Siden sidst i 1990'erne har Asger Jansen i øvrigt arbejdet med voksenundervisning i land, men for at beholde sit skibsførerbevis tog han fire måneders orlov fra sit job i land for at optjene sejltid. Efter hyren fortsatte han med sit landjob.*

*BLUE OCEAN, der var bygget i 1977, blev i sommeren 2003 lagt op i Marstal og senere samme år solgt til udlandet.*

### **Fredag den 13. December 2002**

2 t (antal arbejdstimer i døgnet er for de følgende dage angivet efter datoen).

Jeg spadserede fra min bopæl til Metrostationen. København er på den anden ende pga. Euro topmøde, og det er næsten umuligt at få fat i en taxa.

Med KLM til Amsterdam. På flyet møder jeg en af mine gamle venner fra Filippinerne. Det er ved at blive en vane at møde gamle venner i flyvemaskiner. Jeg mødte også vores kommende maskinchef Olavur.

Fra Amsterdam til Humberside Airport med Fokker 59 propelmaskine.

Agentens chauffør kørte os straks til

BLUE OCEAN, der ligger i Royal Docks pier 7, i Grimsby. Der arbejdes først på mandag med losningen.

BLUE OCEAN er 1: gammel, 2: men tilsyneladende ok, 3: en god del MARTHA, 4: men stemningen er ok, 5: men her er noget nusset, 6: men maskinrummet er flot.

Min gamle kollega Benny B. Larsen, som jeg kender fra D/S Norden, giver en noget forvirret overlevering på en halv time, men der er da et par dage til at lære det hele. Der er meget jeg skal lede langt efter i erindringerne.

Bortset fra videoen i mandskabsmessen er her helt stille. Generatoren er forrest i skibet under bakken.

### **Lørdag den 14. december 2002**

9 t

Matrosen Kasmaric gav en guidet tur på dækket og i lasten. Forbavsende mange ting virker.

Middagen var ligefrem glimrende: Grøntsagssuppe og roastbeef.

Klokken 13 satte vi man-over-board båden i vandet på mindre end 4 minutter. Og den startede og sejlede fint.

Gennemgår broen, der bærer præg af mange systemer over mange år, men der er vist, hvad der skal være. Hospitalet er en rodebiks, men indholdet er ok. Helt ny computer på broen.



BLUE OCEAN ligger med tømte ballasttanke højt på vandet og venter på last i Vesterås.  
(Foto forfatteren/H&S)

*The BLUE OCEAN lying high in the water with empty ballast tanks waiting for a cargo in Vesterås.  
(Author's photo/DMM)*

Jeg tog en aftenur til Grimsby downtown. Mange rædselsfulde juledekorationer i de små rækkehuse. Det er store julefrokost-aften. De unge er meget berusede og byen vrirler med nedringede damer i hotpants og mænd i åbentstående skjorter på vej fra pub til pub. Får en pint of lager og indser, at jeg ikke kan indhente de lokale, så jeg tager en taxa tilbage.

### **Søndag den 15. december 2002**

9,5 t

Stadig i Grimsby – ingen losning.

Det sjaskregner hele dagen også mens jeg detaljeret gennemgår de forskellige ting på dækket.

Vi sætter et par flere trosser ud til for-tøjning for en sikkerheds skyld. Maskinchefen har store problemer med at starte hovedmotoren fra broen. Vi prøver hele dagen uden held.

Jeg får gennemgået og afprøvet det meste af elektronikken på broen. Radars kan være uendeligt forskellige og mit gamle had til multifunktionsknapper dukker op påny.

**M/S BLUE OCEAN***Tekniske oplysninger:*

Tidligere navne	MÄLARSEE, byggenavn IJSELMEER, FORTUNA KLINTHOLM perioden 1997 - 2000 DELPHINUS perioden 2000 - 2001 BLUE OCEAN fra 2001 til 19/8 2003
Solgt til	Octavia Marine S.A., Majuro, Marshall Islands og omdøbt GUSTAV
Bygget	No. 48, Scheepwerft Harlingen, Holland
Byggeår	1977
Port of registry	Aalborg DK
Kaldesignal	OZME2
IMO-nummer	7607405
Reder	BLUE OCEAN A/S, Odense
Dimensioner	Længde overalt 80,22 m Længde mellem pp. 73,49 m Bredde 11,90 m
Dybgang	Summer 5,57 m Moulded 6,80 m Summer freeboard 1,25 m
Air draught	32,77 m
Luge	42 x 9,30 m, lugekarmshøjde 1,25 m
Kapacitet	Grain 118.000 cuf = 3334 m <sup>2</sup> Bale 115.700 cuf = 3254,5 m <sup>2</sup>
Tonnage	BT 1.793, NT 953; gammel måling: 1.595,74 BRT
Klasse	GL No. 012814; 100A5 E3
Maskinkraft	MWM-hovedmaskineri på 1.765 kW, 2400 HP
Hjælpe maskineri	2 stk. 96 kW samt 1 stk. 74 kW
Fart	10 knob ved 520 rpm
Bunkers	Total 232,26 m <sup>3</sup> gasoil
Bunkersforbrug	4.500 liter per døgn
Ballast	1.106 mt saltvand
Ballasttømning	Tid: 9 timer
Ferskvands- beholdning	30 m <sup>3</sup> , døgnforbrug 1,5 m <sup>3</sup>

I går og i dag har jeg også haft tid til at læse Pontoppidans *Lykke Per*. Den er virkelig godt skrevet, og det er længe siden, jeg har taget mig tid til at læse bøger. København er for fristende til at hengive sig til litteraturen.

**Mandag den 16. december 2002**

11 t

Stadig i Grimsby.

Op 0545 for at være klar, hvis havnearbejderne kommer, men det øsregner og lasten af filper (hydromagnesium) tåler ikke vand.

Losser 700 tons fra kl. 1000-1715 og har så dybgang på mindre end 5 meter, så vi kan komme længere op ad Humberfloden til næste lossehavn.

Fik afmærket den ene ankerkæde, men har ikke meget held med at tømme ankerkædekasserne for vand, fordi 3 dykpumper var i »udu».

Nu venter vi på højvande og skal sejle til morgen 01.

Det er længe siden jeg har fået en hel dags frisk luft og hårdt arbejde – jeg er forblæst og lidt forpustet.

**Tirsdag den 17. december 2002**

14 t

Afgang fra Grimsby kl. 0100 og gennem den gamle sluse med det Venetiansk inspirerede fyrtårn. Det er flot at sejle på River Humber.

Ankomst Killingholme kl. 0410.

Da vi starter losningen kl. 07 står BLUE OCEAN på den bare flodbund. Tidevandsforskellen er 6 meter.

Losningen stopper kl. 1440 mod normalt

kl. 1600, fordi det lokale hold spiller en vigtig rugbykamp.

Sent om eftermiddagen får vi besked om vores næste rejse: Wismar til Sverige med salt. Det bliver vist en kold jul. Vi går ind i en ny timecharter, så vi kan risikere, at det bliver pendulfart. Vi får se.

### **Onsdag den 18. december 2002**

11 t

I dag er der fuld fart over losningen og vi er færdige klokken 14.

Vores destination og rute bliver ændret 3 gange – så jeg har travlt med søkortene. Jeg må erkende, at det er mindst 18 år siden jeg sidst satte kurser ud i et søkort. Det har man en 1. styrmand til på de store skibe. Vi har også 2 GPSere (computer der angiver skibets position v.h.a. satellit) af ældre årgang, der driller mig.

Afgang kl. 1700 mod Rotterdam. Vi skal laste salt til Malmø, men jeg gør mig nu ingen forhåbninger i den anledning.

Jeg dummer mig med radarerne og føler mig som en grøn styrmandselev. Det skyldes naturligvis, at jeg er vant til meget sofistikerede radars og her om bord har vi modeller med meget lidt automatik.

Der er meget der skal genopfriskes, men det er også 5 år siden, jeg sidst gik en søvagt.

Men det er en herlig fornemmelse at sejle, at zigzagge mellem boreplatforme, skibe, bøjer og fiskere i den fuldmåne klare nat.

### **Torsdag den 19. december 2002**

12 t

På søvagten i nat satte vi uret en time frem, så jeg »kun« havde 5,5 timer vagt.

Vi sejlede videre mod Holland i det smukke vejr.

De fleste af de ting, som kaptajnerne i store skibe sørger for, må jeg selv klare af den simple grund, at skipperen selv også går 12 timers søvagt og har aldeles rigeligt at tage sig til. Således sejler jeg op ad floden Maas alene med lodsens. Ingen rorgænger – vi har en fortræffelig selvstyrer.

Vi lægger også til kaj uden slæbebåd trods 180 graders sving i det snævre havnebassin, dog hjulpet af en lille motorbåd til trosserne.

Draftsurvey (beregning af skibets lastmængde sammen med en repræsentant for ladnings afskiber) + on hire survey (besigtigelse af skibet inden skibet overtages af en ny »lejer« for fejl og mangler sammen med repræsentant for den nye lejer) + bunkring (fyldning af skibets tanke med olie til fremdrift og el) + lastning med det samme. Vi laster fra en pram på omtrent vores egen størrelse.

Efter 14 timers arbejde og vagt får jeg lige et par timer på øjet i dette døgn, og det er vel nok for en ung mand!

### **Fredag den 20. december 2002**

15 t

Op kl. 0100 for at gøre søkort og rejseplaner klar. Klokken 0500 forhaler vi til en conveyor rundt om kajhjørnet. Kl. 0700 starter lastningen. Kl. 0930 leder jeg den endelige lastning til lastliniemærkerne. Klokken 1000 endelig beregning af lasten. Kl. 1015 afgang. Kl. 1100-1300 zzzzz. Kl. 1300-1800 søvagt. Vi sejler langs Hollands kyst i trafiksepareringerne. Vi får besked

om næste rejse : Wismar til Søraker i Sverige på 62. breddegrad, det er på højde med Grønlands sydspids. Det bliver koldt. Charteren har planlagt lastning i Wismar 24. december med afgang samme dag.

I Rotterdam afmønstrede vores »elev« = praktikant (umulig unge som kommunen ikke kunne anbringe) Han var glad for at skulle hjem, men også glad for at have været med ude at sejle.

Glemte at vi i går havde besøg af repræsentant fra Handelsflådens Velfærdsråd, der sørgede for at vi fik byttet vores bibliotek og for at vi fik lidt nye aviser. De gør et godt og vigtigt stykke arbejde for os. Men vi kunne ikke nå at komme med på en turisttur i Rotterdam.

Fandt en død kakerlak i min køje. Det huer mig ikke. Og jeg som troede at jeg skulle sove alene de næste måneder.

### Lørdag den 21. december 2002

12 t

En stille og rolig søvagt, hvor jeg får sat mig ind i endnu et par manuals, hørt dansk radio og ordnet nogle søkort.

Siden jeg kom om bord har jeg sovet som en sten på frivagterne og drømt så aldeles levende, om stort set alle de mennesker jeg kender og har kendt. Men også mine sædvanlige skrækscenarier om alt, hvad der kan ske med skibe. I nat drømt jeg fx om trosser der var tilberedt som spaghetti med motorolie som kødsovs.

Måneopgangen i eftermiddags var meget smuk i det frostklare vejr. På grund af reflekser så det ud som om månen blev serveret på et rødt fad.

Vi er ved Hanstholm, så jeg benytter lej-

ligheden til at ringe hjem. Længe leve mobiltelefonen.

### Søndag den 22. december 2002

13 t

Ulempen ved mobiltelefoner er, at de kun virker når man er tæt på land og dermed ofte i trafikerede farvande.

Dagens nyhed på TV i går aftes var de nye EU-torskekvoter og det er helt sikkert at samtlige fiskere fra Jyllands vestkyst var stukket til havs efter nytårstorsk lige der hvor jeg skulle sejle. Der var også mange overhalende og modgående skibe, så de 6 timers vagt gik meget hurtigt.

Eftermiddagsvagten gik fra Anholt til lige inden Helsingør. Flot og klart vejr – så er der noget ved at sejle. Og så har vi danske TV programmer.

### Mandag den 23. december 2003

12 t

Ankomst Malmø forløb helt glat – der er is over det hele og vi skøjter rundt på dækket under fortøjningen.

Losningen starter kl. 0730 med to grabber og det sidste opfejede saltkorn ryger i land kl. 1300.

Vi havde besøg af den lokale sømandspræst der endda havde små julegaver med til os fra menigheden.

Motormanden har julesmykket messerne i bedste polske stil, så ikke et øje er tørt.

Min niece Nina skulle have besøgt mig, men efter at have travet rundt i havnen i to timer opgav hun og tog hjem igen. Havne er store.

Ved solnedgang sejlede vi under Øresundsbroen. Smukt. Vi havde også en repa-

ratør om bord i Malmø, men han havde ikke meget held.

Jeg fik masser af julehilsner, det er dejligt at få post.

## Tirsdag den 24. december 2002

9 t

### *M/S BLUE OCEAN - Julebrev*

Så blev det alligevel jul på det gode skib BLUE OCEAN. Men det hele startede såre stresset og trøstesløst. Vi losede i Malmø 23. december og sejlede af sted med fuld kraft mod Wismar, så vi kunne blive lastet den 24. og sejle med det samme mod Sundsvall. Det var første gang, jeg sejlede under Øresundsbroen, og det var smukt og betagende, selvom man skal holde tungen lige i munden, for der er god strøm og god chance for at blive lidt for berømt, hvis man rammer bropillerne.

Klokken seks juledagsmorgen kom lodsens om bord i Wismar, og vi fortøjede skibet med dybfrosne, stive trosser i den isnende vind. Men så kom julemanden og de Hellige Tre Konger om bord. Ganske vist var julemanden klædt som en almindelig kontorarbejder og præsenterede sig som skibsagent, og de Hellige Tre Konger var klædt ud som en toldbetjent, en havnearbejdsformand og en politibetjent, men budskabet var ikke til at tage fejl af: Der bliver ingen lastningen før tredje juledag - I kan bare slappe af og holde jul.

Men også styrmand Jansen havde sit at gøre for at redde julen i land (hvis man kan sige det, måske "om bord" er mere rigtigt?). Vi havde ingen grødris i proviantkammeret! Og hvad er en jul uden risengrød? I klaprende kulde og bidende blæst kæmpede jeg mig langs de sne- og isbelagte veje op til bymidten og fandt til sidst et åbent Spar-Markt. Den gamle kassedame var yderst hjælpsom og forstående for mine ønsker, men fattede ikke en brik af, hvad det mon var for nogle mystiske danske ris, jeg ville købe. Men Gabriels engel, klædt ud som en almindelig tysk folkepensionist, åbenbarede sig, og kunne på sit bedste gebrokkne danske oplyse mig om, at det nok var "Milchreis" jeg søgte. Og det var det.

Og så blev det alligevel jul. Messerne var smykket med ægte lyskæder fra Kina, der virkede i op til flere minutter ad gangen, et 100% plasticjuletræ og de mest yndige polske acryl julenisse dekorationer. Og vi spiste polsk ferskvandsørred i farvet gele, and med karamelglaseret kartoffelmos, risengrød med optøede jordbær - og masser af karameller - og vi fik Grolsch øl og en fantastisk rødvin, der smagte præcis lige så enestående som den fra Aldi til 16 kr. flasken - og det var det også.

Det sidste stykke vej ind til lodsens i Wismar var ved at tage pusten fra mig. På mit sidste skib var vi mindst kaptajnen og to styr-mænd når vi skulle have lods. Her skulle jeg blot purre skipper når lodsens var kommet ombord.

Og der var gaver - store til officerer og små til mand-skab. Officererne fik hver en juleuro fra Georg Jensen, medens mandskabet fik et ophæng til julelys fra samme firma. Og fra sømandskirken i Malmø var der kommet julegaver. Dæksdrengen fik en smuk lommelygte uden batterier, kaptajnen fik tre næsten rustfri bits til en bore-maskine, og selv var jeg så heldig at få en lille julenisse-pige med nylontrusser. Og således fik alle præcis det, som de havde ønsket sig, og så var det tid at fortælle om alle de juleaftener, vi havde holdt til søs, mens vi gufede jule-knas i os og nød en stille Coca Cola, og en uforglemmelig juleaften gik på hæld. Jeg satte mig stille og roligt ind på mit beskedne lukaf og tænkte på mine kære derhjemme og besvarede SMS-julehilsner på min mobiltelefon.

Se det var en jul, vi vil mindes.

Efter Wismar skal vi til Sundsvall i Sverige og losse vejsalt. Byen ligger på 62. breddegrad omtrent som Grøn-lands sydspids.

Næste stop i Balticum bliver Vyborg i Rusland (det ligger lige til højre for Helsingfors i Politikens Atlas), hvor vi måske får chancen for at holde nytår, og det kan nok blive ganske fornøjeligt. Herefter sejler vi til Rotterdam, og hvor vi så skal hen på vores tour de Europa, vides endnu ikke.

Selvom jeg selvfølgelig havde håbet, at BLUE OCEAN skulle til Middelhavet, og jeg skulle nyde det milde vin-tervej og ikke strides med storme i isfyldte farvande, er jeg glad for at sejle igen. Det er for mig en stor natur-oplevelse at sejle og også godt at opleve, at jeg kan hånd-værket endnu.

Men jeg er også glad for, at jeg kun har orlov og skal tilbage og arbejde for Københavns Kommune igen til foråret. Faktisk arbejder jeg i de 3 måneder, som det er planlagt, jeg skal være om bord, lige så mange timer, som jeg arbejder for kommunen i et helt år. Så hvis jeg eventuelt ser lidt slidt ud, når jeg kommer hjem igen - så er det nok fordi, jeg er blevet det.

Familie, venner, bekendte, kolleger og kursister på UCI ønskes et godt og lykkeligebringende nytår.

*Kærlig hilsen*

**Onsdag den 25. december 2002**

2 t

Stadig i Wismar der er helt tom på min eftermiddagstur gennem byen. Der er virkelig mange helt nedslidte huse fra kommunisttiden og begge byens domkirker er bombet sønder og sammen, men under genopbygning her 60 år efter. Det er dog en hyggelig og historisk by, der bærer præg at have været svensk. Officielt ind til 1900 (Hansestad pantsat til Sverige indtil 1903). Julefrokosten om bord gik stille og roligt. Vi fik hver 1 stk. Underberg sponseret af undertegnede og et par glas vin.

Skrev julebreve og blev om bord om aftenen.

**Torsdag den 26. december 2002**

6 t

Jeg blev vækket tre gange i nat af fulde søfolk fra andre skibe der ønskede selskab og øl. Jeg smed dem alle i land.

Ordne søkort til næste rejse og skrev flere julebreve.

En eftermiddagstur i byen, der er lidt mere levende, og det er ikke så koldt mere.

Ærligt talt er jeg temmelig bekymret for vores næste rejse. Der meldes om mere og mere is. Vel er skibet isforstærket, men det er ingen isbryder og et gammelt skib.

**Fredag den 27. december 2003**

12,5 t

Op kl. 0530 for at gøre klar til lastningen, der varer helt til kl. 16 pga. mange mekaniske problemer i land.

Vi laster til  $\pm 1/2$  cm på dybgangsmærkerne og tager godt 2530 tons vejsalt.

Skibshandleren kan ikke levere ishamre

og de termodragter han kommer med er nærmest flyverdragter til indendørs brug. Men søkortene han leverer er ok.

Afgang kl. 1820 mod Söraker ved Sundsvall, hvor vi er fremme om tre døgn om alt går som planlagt.

**Lørdag den 28. december 2002**

12 t

Til midnat i trafiksepareringen ved Gedser. Jeg har svært ved at tro, at man kan trawle med 12 knob, men er alligevel nødt til at gå af vejen for de travle trawlere.

Vagterne på en coaster går hurtigere end på de store skibe i oceansejlad, her er nok at se på og holde øje med, selvom hver vagt er to timer længere.

Vi sejler forbi Bornholm om eftermiddagen og når Ölands sydspids klokken 1800.

Så for første gang en video. En »F« film med Eddie Murphy.

Vinden tager til i løbet af aftenen, og da jeg har tværskibs køje bestemmer skibets bevægelser min vejtrækning. Maven skubber simpelthen til lungerne i takt med rulningerne, men jeg sov da.

**Søndag den 29. december 2002**

12 t

På morgenvagten er vi ved Gotland og jeg sender et par SMS. Vinden tager mere til (vindstyrke Beaufort 7), temperaturen falder og det begynder at sne. Klokken 12 er der overisning på vant, stag og bak. Vi er ved indsejlingen til Stockholm.

Øver mig i kunsten at gå på toilettet i stormvejr. Det er skide svært at både slappe af og holde numsen på brættet samtidigt.

Vejret bliver værre i løbet af eftermid-



Efter sejlads med overisning slås Benjamin og Marius med at få isen fjernet igen. De bruger damp fra land til optøning, men det kan kun bruges til at skære revner i isen og smelte små detaljer som fx lugtevinger. Alt andet is måtte bankes af med træhamre.

(Foto forfatteren/H&S)

dagsvagten. Skibet er helt glaseret, og det sner mere og mere. Minus 6 grader og stiv kuling lige i næsen. Vi sejler kun 5,5 knob. Den ene af de roterende rudere sprængte drivremmen. Ingen reserve.

Telex fra befragter der beder os sætte farten op. Han må have fået for meget julegløgg.

### **Mandag den 30. december 2002**

12 t

Sejler i Ålandshavet til morgen. Her har jeg

*After a voyage with the ship all iced up Benjamin and Marius struggle to remove the ice again. They use steam from land to thaw the ice, but it can only be used to cut chinks in the ice and thaw small details like hatch fasteners. All the rest of the ice has to be hammered off with wooden mallets.*

*(Author's photo/DMM)*

ikke været siden jeg var 17 år og dæksdreng på M/S LONE BRES. Det blæser godt men der er nogenlunde stille mellem øerne.

Lige over middag tørner alle mand til på dækket for at banke is af luger og lønningen. Jeg er den eneste der slipper — nogen skal jo blive og sejle skibet.

Kokken kom med sin kødøkse og den var god til is. Maskinchefen og skipper knoklede også hårdt på. Vi kommer af med noget af isen og sejler videre efter 1,5 time. Det er ikke ufarligt for stabiliteten med al den is.



**Tirsdag den 31. december 2002**

13,5 t

Det blæser stærkt til midnat, men vi sejler langsomt for at undgå yderligere overisning, men det hjælper nu ikke meget.

Ankomst til lodsens ved Sundsvall klokken 11. En smuk indsejling i skærgården, med en kraftig slæbebåd til at bryde isen foran os.

Og så var der is — over det hele. Så vi begyndte at banke is. Et kæmpe job — jeg har beregnet at vi har ca. 110 tons is. Ankerspillet er en stor isklump på 3 x 4 meter. På vantwirerne til formasten er istykkelsen 1 meter. Wiren er kun 2 cm.

Jeg er øm overalt og gennemkold. En ishhammerfed nytårsaften.

Vi håber brandvæsnet i morgen kan levere damp så vi kan blive smeltet ned trods minus 20 grader. Men reder og charter slås om, hvem der skal betale, og mener selvfølgelig, at skipper kunne have undgået overisningen. Det kunne han også — hvis vi var sejlet sydpå i stedet.

Jeg savner mit hæve-sænkebord på UCI.

Vi fik dog fejret nytåret nogenlunde. Til midnat havde kokken arrangeret koldt bord, og vi fik en dram, et glas champagne og en vodka/cola.

**Onsdag den 1. januar 2003**

10 t

Jeg måtte kaste lidt sne i køjen til Benjamin for at overbevise ham om at han skulle tørne til, men ellers var vi nogenlunde friske. Vi gik i gang med at banke is og kl. 1130 kom den bestilte dampbil. Den er god, men kun til at skære med og rense detaljer. Det grove arbejde må vi stadig selv ordne.

Så vi har alle 8 mand banket og skovlet is hele dagen. Jeg er øm over det hele — det gør også ondt blot at skrive dette. Men kolde blev vi ikke trods minus 22 grader til aften.

Der var ingen der skulle på fitness center til aften.

Vi har måske nået 1/3 af arbejdet. Jeg syntes ikke det tegner godt for det nye år.

**Torsdag den 2. januar 2003**

12,5 t

Det var minus 27 grader til morgen da vi alle forsatte gårsdagens arbejde. Humøret var højt, selvom arbejdet mildt sagt er ensidigt gentaget arbejde (EGA), så kan vi se at det hjælper for hver skovlfuld is der ryger over bord. Jeg er lidt mindre øm end i går, til gengæld har jeg fået ondt i ryggen. Mærkeligt efter blot 12 timers hamring, skovling og skubning af is. Måske er vi halvvejs med isen nu.

Vi fik også nye termodrager i dag, så nu ligner vi alle politibetjente.

**Fredag den 3. januar 2003**

12 t

Endnu en dag med isbankning og damp. Skipperen presses af agenten, charteren, rederiet og ladningsmodtageren for at blive hurtigt klar og besætningen er ved at køre kold. Om eftermiddagen er jeg nødt til at ordne søkortarbejde.

Vi prøver at gøre i det mindste lugerne klar så de kan åbnes, selvom vi ved at der derefter ikke bliver meget tid til at gøre resten af skibet klar.

Min »sømandskøje» er en god meter over dørken, og når jeg trækker gardinet for, er



Overisning mellem lugekarm og skibsside. Kæden, der trækker lugen af, kan skimtes under isen øverst til højre. Arbejdet med at få isen banket løs er ikke alene anstrengende, men foregår også med et meget ringe fodfæste i al isen og må klassificeres som særdeles risikofyldt for besætningen.

(Foto forfatteren/H&S)

*Ice formed between the hatch frame and the side of the ship. The chain that pulls the hatch off can just be seen under the ice at the top right-hand side. The job of hammering the ice off is not only exhausting but is often carried out with a very unsafe footing in all the ice, and is thus extremely dangerous for the crew.*

*(Author's photo/DMM)*

radiatoren indenfor gardinet, så jeg kan lige akkurat holde varmen om natten.

#### **Lørdag den 4. januar 2003**

12 t

Efter 4 1/2 dags banken og dampning af is blev vi klar til at losse de første 135 tons salt her i Tunadalshammen. Det er nødvendigt for at vi kan komme videre til Söraker der kun tillader 5 meters dybgang. Det har været en hård omgang for alle om bord.

For mig er det helt umuligt at aflæse dybgange pga. is på dybgangsmærkerne, men så må jeg stole på mine beregninger. Vi skal sejle i morgen måske klokken 0330, så det er om at få noget søvn.

#### **Søndag den 5. januar 2003**

14,5 t

Der er kun en »parkeringsplads» i Söraker, og skibet, som er der, har også problemer på grund af kulden. Så vi fik lov at sove i nat. Først klokken 1015 kom lodsens.

Vi sejlede lige efter en stor slæbebåd, der brød isen foran os. Da vi kom til Söraker red et par timer senere lossede det andet skib stadig, så vi måtte vente i isen, til det andet skib var klar til at sejle. Vi fik lov at vente i 5 timer og kom langs kaj klokken 18. (Som altid til måltids tid).

Lugerne er svære at køre med pga. al isen. Losning indtil midnat.

Der er igen problemer med omskift af hovedmotor.

#### **Mandag den 6. januar 2003**

12,5 t

Klokken 1600 var vi udlossede i Söraker. Men der er så alvorlige problemer med

omstyringen til hovedmotoren (speeder og gear) at vi har tilkaldt en reparatør. Han kommer flyvende i morgen.

Derfor sejlede vi bare tilbage til Tunadalshammen og ligger nu her og venter på ham.

Sejladsen gennem den 20-50 cm tykke is gik fint.

Det hele minder mig mere og mere om mit gamle skib THALA DAN som jeg sejlede til Antarktis med i sin tid, bortset fra at her ombord ikke drikkes (eller mere præcist – man kan ikke købe spiritus eller øl ombord). Det højner arbejdsmoralen.

Jeg har efterhånden modtaget rigtig mange SMS og det er jeg virkelig glad for.

### **Tirsdag den 7. januar 2003**

8,5 t

Vi venter på reparatør Rask, men han bliver forsinket gang på gang i Kastrup, på grund af vejret der.

Mandskabet bruger dagen på reparationer af lugerne og jeg selv ordner søkort. Der er lige så mange søkort fra Vyborg til Rotterdam som fra Vittoria i Brasilien til Tokyo, så der er nok at se til, faktisk ca. 30 kort.

Vejret er pludselig blevet mildere kun -10 og i morgen har de lovet 0 grader. Så kan vi måske spule det sidste af isen væk.

Jeg keder mig lidt i min sparsomme fritid – jeg tror kulden har taget toppen af min energi.

### **Onsdag den 8. januar 2003**

8 t

Det blev tø i dag i Tunadalshammen, så vi fik endnu mere is af skibet.

Reparatøren ankom i nat og han og chief-

en knokler på med at få omstyringen til at virke.

Selvudløseren til redningsflåden i bagbord side havde udløst sig selv i frosten, men fordi vi ikke sejlede, faldt flåden ikke over bord.

Fik ordnet håndbøger og gammelt regel-se på broen og på mit kammer.

Nu er charteren begyndt at tvivle på om vi skal til Vyborg i Rusland. Det kan blive meget dyrt i isbryderassistance. Så lige nu ved vi ikke hvad vej vi skal sejle, når ellers motoren kommer i orden.

### **Torsdag den 9. januar 2003**

8 t

Han kom, han så, han resignerede. Reparatøren kunne ikke udbedre fejlen pga. manglende reservedele. Som midlertidig løsning mønstrer i aften en ekstra maskinmester.

Problemet er, at vi har vagtfrit maskinrum på betingelse af at motoren kan startes, stoppes og bakke alene fra broen. Det kan vi ikke nu, og der skal derfor gås vagt i maskinrummet. Det kræver mindst 2 mand og vi har kun en maskinmester.

Vyborg lastningen er nu aflyst. Nu arbejdes der på en trælast fra x til y. Vores surringsgrej er dog i en ringe forfatning.

I mellemtiden er vi nu blevet fixed (kontrakt er underskrevet for rejsen) til en rejse Sundsvall – Bourgogne med træcellulose i baller med start lastning på mandag.

Vi har fået vores nye maskinmester om bord. Han virker ok, og er endda fra København.

Gik en aftentur på det mennesketomme og øde havneområde.

**Fredag den 10. januar 2003**

10 t

Endelig er vi ved at komme ovenpå. Der bliver gjort rent overalt inden døre (i apteringer), og vi får tid til sikkerhed, på en anden måde end blot at sikre os, at skibet ikke kæntrer eller synker på grund af is.

Vi holder brand-, båd-, oliespild- og ulykesøvelser, der går fint, fordi mandskabet er trænet og motiveret. Vi har bestilt reservedele til vores kompressor og rederiet spørger om, hvis de leverer for 37.000 kr. reservedel, om så alt er tip top. Well, fordi man ordner tænderne på en gammel mand, betyder det jo ikke at alt andet bliver som nyt.

Læser en bog om min gode kollega Columbus skrevet af Asger Nørgård-Larsen. Den er ganske tankevækkende.

I morgen vil jeg se Sundsvall.

**Lørdag 11. januar 2003**

0 t

Det lykkedes. Klokkerne 0930 fik Thomas, Benjamin og jeg fat i en taxa og kørte til Sundsvall downtown.

150 kr. SKR fattigere for en tur på 6 km til en by der var stille som graven.

Butikkerne åbnede først klokken 10. Gågaden var gennemset på 20 min., men alligevel lykkedes det os at være i byen indtil kl. 17. Dels fordi jeg gik i svømmehallen et par timer for at få varmen i dampbadet, få lidt motion og slippe af med mit hold i skulderen. Dels fordi der var et udmærket værtshus med specielle eftermiddagspriser.

Tilbage om bord til aftensmaden, hvor chiefen og skipper svælger sig i deres hjemlands retter : skærpekød og hval. Selv foretrækker jeg kokkens oksemørbrad.

Det er dejligt at komme lidt i land og få det hele lidt på afstand, og til det er Sundsvall vel god nok.

**Søndag den 12. januar 2003**

2 t

Nussede lidt rundt om bord i det søndagsstille skib.

Jeg besluttede efter middagen at gå en tur til Sundsvall, egentlig for at se på det lokale IKEA. Men det blev til en flot vandretur på et par timer hvor jeg endte i Sundsvall.

Købte engangskameraer og et digitaltermometer til skibet. Modsat mine fordomme, var der faktisk en del butikker der havde åbent.

Endnu ved jeg ikke, om de snart 14 dage i Sundsvall og omegn var en præmie eller en straf. Vi slap under alle omstændigheder for at skulle slås med isen ved Vyborg.

Vi er både sløve og rastløse og trænger alle til at komme til søs igen. Måske i morgen.

**Mandag den 13. januar 2003**

14 t

Så fik vi endelig gang i lastningen. Knap 1500 tons papirpulp i baller. Efter det første slæng last rev en sneskovl kablet til kranen over. Så der gik lige et par timer. De har meget moderne lastestyr, der automatisk huggede af for 8 baller à 2 tons ad gangen.

Det blev en lang dag, men jeg fik 2 timers middagssøvn og pause fra kl. 23 til 24, inden jeg går på vagt til midnat.

**Tirsdag 14. januar 2003**

13 t

Skipper og jeg er nødt til at dele vagterne

lidt skævt for at vi begge kan indhente lidt søvn. Der er meget nyis, drivis og grødis ud for Sundsvall. Først efter middag har vi frit vand, men så bliver det til gengæld vindstyrke 8 lige i næsen. Om eftermiddagen stilner det af, vi kan gå fuld kraft og temperaturen stiger til +2 grader, så det smelter en smule is på dækket.

I forgårs donerede jeg et digitaltermometer til skibet og den fattige reder, så nu kan vi aflæse temperaturen uden at blive blæst omkuld udendøre i brovingen.

Også 7 timers søvagt ad gangen, 2 gange på en dag, går hurtigt, når der er nok at se til.

### **Onsdag den 15. januar 2003**

12 t

Umiddelbart efter min vagt i går lykkedes det skipper at finde mere drivis at sejle i, men til morgen, altså fra midnat, er det stille og roligt og vi kan sejle fuld fart forbi indsejlingen til Stockholm.

Isen på dækket er ved at være helt smeltet og med et brag faldt den sidst halve tons is ned fra staget i formasten.

Vores ubefarne skibsassistent (også benævnt OS) Thomas har jeg fornøjelsen af at undervise i sejlads. Af en »ungmand», som det hed før i tiden, at være er han ganske voksen, 32 år, og indtil for et par måneder siden professionel soldat i Bosnien i FN-styrkerne. Han er meget lærenem og meget disciplineret (og autoritetstro), og i øvrigt vældig flink og rar.

### **Torsdag den 16. januar 2003**

12 t

Det er blæst kraftigt op, men den første

time ligger vi i læ af Öland. Men derefter går det løs.

Jeg er tit blevet spurgt, hvordan det er at sejle i stormvejr. Forestil dig, at du er i rutchebanen i Tivoli, tag din laptop med, der skal jo også arbejdes. Samtidigt er du også på radiobilbanen, hvor der kommer trafik fra alle sider, som du selvfølgelig helst ikke må ramme, ligesom du heller ikke må ramme kanten – altså land. Fortsæt i 6 timer og læg dig så til at sove i rutchebanevognens bund, mens det hele kører videre. Husk at spise ind i mellem (suppe anbefales ikke). Fortsæt turen i en uges tid eller mere indtil vognen stopper – skibet kommer i havn. Fordelen er at turen er gratis, ja man får ligefrem penge for det.

Eftermiddagsvagten hvor vi sejlede ved Bornholm, nød jeg. Solen skinnede og blev ved helt til klokken 1600. Ikke som i Sundsvall, hvor den gik ned kl. 1430 og først stod op efter kl. 1000.

Så dansk TV og ringede til familie og venner.

### **Fredag den 17. januar 2003**

14 t

Forbi Gedser og Nysted til morgen. Sejlrender og trafikseparationen er efter min ringe mening overafmærkede. Der er så mange mål på radaren, at man tror, den har fået mæslinger, og det er let at tabe overblikket. Man skal derfor være helt oppe på mærkerne som navigatør.

Om eftermiddagen sejlede vi ind i Kielerbugten. Det er underligt at sejle alene her i coasterne. I de store skibe tager man lodsen langt ude og er som regel en skipper, en styrmand, en rorgænger + afløser og



Stille sejlads gennem Kielerkanalen. Her kræves ikke megen navigation, men god styring.  
(Foto forfatteren/H&S)

*Calm sailing through the Kiel Canal. This does not require much navigation, but good steering.  
(Author's photo/DMM)*

lodsens til at anduve havnen. Her får vi det halve i løn og laver mindst dobbelt så meget.

Det var en flot indsejling og ganske utysk var lodsens 20 min. forsinket. Vi gik ind i kanalen klokken 1400.

Jeg har ikke været i Kielerkanalen (eller Nord-Ostsee Kanal som den officielt hedder) siden jeg var dæksdreng og 17 år for 33 år siden.

Ligesom dengang smuttede jeg i slusekioskens og købte Stern magasinet og marcipan og lakrids. Betjeningen var lige så sure som jeg huskede dem. Det er nu længe at være sur.

En nordgående kemikalietanker med gift gjorde, at al sejlads holdt stille mens tankeren passerede. Og det var vel fornuftigt. Ved 22 tiden gik vi gennem den sidste sluse og så kunne jeg lige så godt fortsætte med søvagt.

### **Lørdag den 18. januar 2003**

14 t

Turen ud ad Elben var meget hektisk. Et smalt løb, tværgående og overhalende trafik. Skipper Eskil hjalp mig de første 2 timer, og jeg hjalp ham den næste time. Det var nødvendigt med 2 navigatører på broen, men da vi går 2 skiftet vagt betyder

det at vi begge får 14 timers arbejdsdag plus det løse.

Min timeløn svarer i øvrigt ganske nøje til en ISS-rengøringsassistent på daghold og startløn.

Regnskabet ser sådan ud:

14.000 kr/md + 18 fridage = 48 : 30 x  
14.000 : 30 : 12 = 62,22 kr/ time netto.

Lavindtægtsområdet betaler 33 % i skat. Min brutto timeløn er derfor ca. kr. 93,33. Men vi har mange timer og et meget interessant job. Men derfor gjorde det da ikke noget hvis vi fik en anstændig løn også.

Den overbelastning, som overisningen gav skibet, begynder at vise sine følgevirkninger i lastrum, i kontaktskabe, under bakken med mere. Så vi har travlt med at udbedre skaderne.

Stille og roligt, men i stærk vind og strøm kommer vi på eftermiddagsvagten rundt ved den Hollandske ø Texel.

### Søndag den 19. januar 2003

14 t

Skibets tilstand irriterer mig. Det er umuligt at vedligeholde. Normalt skelner man mellem forebyggende og forefaldende vedligehold. Her har vi kun nedfaldende vedligehold, og det er svært at komme over det niveau, fordi mange ting går i stykker pga. slitage og ælde eller pga. mildt sagt uoriginale reservedele.

Eftermiddagens sejlads går gennem Den Engelske Kanal. Et farvand jeg har sejlet i utallige gange. Et af verdens mest trafikerede, men så længe alle holder sig til trafiksepareringerne går det glat.

Nynner *White Cliffs of Dover* da vi passerer der. I øvrigt er det storm endnu en gang.

Vi ankommer Boulogne lige inden midnat.

### Mandag den 20. januar 2003

10 t

Om morgenen er vi klar til at losse, men det er vejret ikke. Det vælter ned med regn, og det stormer stadig. Vores last af papirmasse tåler ikke fugt, så da klokken er 17 går havnearbejderne hjem uden at have losset.

Om aftenen tager jeg som den eneste om bord på sømandsklubben. De andre gad ikke vente mere på klubbens bil da vi havde ventet 1 time. Desuden er der 8 meters forskel mellem høj og lavvande her, så dæksmandskabet går vagt for at holde øje med fortøjningerne.

Sømandsklubben var rædselsfuld. 5 neonlys, 5 filippinske søfolk uden penge, men venlige folk.

Jeg fik et kort over byen og tog på opdagelse i Julius Cæsars fødeby.

Byen er flot, med smukke gågader, flotte butikker og mange fortovscafeer.

På en mindre høj ligger den gamle by omkranset af mure genopbygget i 1300. Meget flot katedral og borg foruden smukke borgerhuse. Gik en tur ovenpå bymuren rundt om bymidten.

På tilbageturen begyndte det at sile ned igen, så jeg søgte ly på en bar og snuppede et par Ricards, inden den tilkaldte taxa kom.

### Tirsdag den 21. januar 2003

11 t

Vejret er flot til morgen, og vi bliver udlosset i løbet af 5 timer. Dagens største tekniske uheld: en lugedel kører skævt, fordi en

lille split på et af hjulene er rustet bort. Delen vejer et par tons, så vi får gang i kædetaljer og hydrauliske løft og klarer problemet på en time med 6 mand.

Helt i MARTHAs stil virker vores toiletvandspumpe heller ikke, spillet til luger, trosser og anker kører kun 2 min. af gangen m.m.m.

Afgang klokken 1445 og så igen igennem Den Engelske Kanal. Elektronikken svigter lidt, så jeg må klare mig med øjnene, bøjernerne, og fyrskibene. Det går udmærket bortset fra en enkelt båd der sejler i modsat retning af separationerne. Jeg har svært ved at sove da jeg kommer ned fra vagten. Det er første gang jeg har problemer med søvn.

### **Onsdag den 22. januar 2003**

17 t

Da jeg når frem til Rotterdams lodsstation er der fyldt op i »venteværelset», men efter 1 time får vi lods. Op ad Maas floden, hvor der stinker af kemisk industri.

Heldigvis pjaskregner det, så vi får 2 timers pust, inden lastningen begynder. Vi ligger uden på en stor bulkcarrier, og der lastes direkte fra skib til skib. Vi laster 1400 tons clay fra Savannah, USA, som vi skal have med til Köping. 12 timer i Rotterdam og af sted igen.

Et hårdt døgn med 17 timers arbejde.

Der kom ingen ventil til vores omstyring af hovedmotoren, men vi fik ny maskinmester Rasmus Rosenkvist Jensen. Det er en dyr reservedel ikke at have/kunne få fat i.

### **Torsdag den 23. januar 2003**

12 t

Langs separationen ved Texel. Dagens

reparation: der er hul ind til lasten fra dækket.

Vi går i gang med at svejse.

### **Fredag den 24. januar 2003**

12 t

Langs Jyllands vestkyst i kuling. Vi får endnu en gang en tur i rutchebanen. Det trætter.

### **Lørdag den 25. januar 2003**

12 t

Fra Skagen til lige ud for Helsingør til morgen. Også denne gang får skipper fornøjelsen af hele Øresund med ringe sigt. Han er træt og en smule stresset, da jeg tager over klokken 12 ved Køge Bugt.

Vi har fået nye brandinstruktioner til alle om bord. På højniveau engelsk, 150 sider – værsگو'. Jeg har også 1.200 siders søkortrettelser fra uge 40/2002 til uge 2/2003 at gå i gang med. Det tror jeg desværre ikke, jeg kan nå, med mindre vi sidder fast i isen en måneds tid.

### **Søndag den 26. januar 2003**

12 t

Syd for Öland og langs Öland på morgenvagten.

Vores agent i Köping har ringet og oplyst, at vi først kan få lods mandag klokken 15, så vi slår ned i fart. Ærgerligt, fordi vi endelig havde opnået en rimeligt rejsegennemsnit i fart, dvs. lidt mere end 10 knob.

Agenten oplyser også, at lodsningen kommer til at vare cirka 9 timer.

Det kan jeg ikke få til at passe. Der er 103 sømil og vi sejler vel ikke fuld fart gennem is og gennem sluserne?



**Mandag den 27. januar 2003**

13 t

Vi sejler økonomifart, fordi vi er i meget god tid, og jeg får planlagt returrejsen på morgenvagten. Kl. 1510 får vi lods ved Landsort og sejler op gennem skærgården. Bortset fra mange tågebanker i det vindstille vejr, så er det meget smukt. Gennem slusen i Södertälje. Det er meget smalt og i øvrigt underligt at sejle midt gennem en by. Vi kan næsten se familierne kæmpe sig igennem mors pyt-i-panna.

**Tirsdag den 28. januar 2003**

12 t

Nu gik det lige så glat, men den sidste bro inden Köping bliver repareret og kan p.t. ikke gå op. Vi ligger derfor i isen og venter. Helt fint for mig, så har jeg tid til at ordne papirarbejde og skrive et brev eller 2. Vi fik lov at vente hele natten.

**Onsdag den 29. januar 2003**

11 t

Nu har jeg været om bord i halvdelen af tiden. Det er gået hurtigt.

Først klokken 2 om morgenen var Kvicksundbroen klar til at åbne manuelt.

Langs kaj – til køjs – og op tre timer senere for at starte losningen. Vi var udlosset på seks timer. Så lige en hurtig lastrengøring. Klokken 15 stoppede vi for dagen, og jeg tog op til byen.

Flotte og mærkelige træhuse, men ellers er byen overset på mindre end 12 minutter incl. Gågaden. Tager en tur i den lokale svømmehal, der er næsten mennesketom.

En enkelt mand fra Eritrea sidder og sveder i saunaen, og jeg forbavses, da han hop-

per i bassinet med isvand. Men han skulle bare dykke efter sin sixpack med guld Tuborg! Så oplevede jeg også en »sven-sker» der gav øl.

Fik en af mit livs ringeste pizzaer på det lokale og eneste taberfodringssted.

**Torsdag den 30. januar 2003**

11 t

Vi laster feltspat fra klokken 7. Materialet bruges til fabrikation af håndvaske og toiletkummer.

Bestemmelsen af lastmængden stod jeg for alene. Jeg er sikker på, at vi rigeligt fik de 2.400 tons Pegmatit, som er den tekniske betegnelse for vores last til Rotterdam.

Klokken 14 var vi tillastede, men igen var det galt med Kvicksundbroen, så vi afgår først kl. 2320.

Det er koldt minus 10 grader.

**Fredag den 31. januar 2003**

10 t

Det gik fint igennem den 30 cm tykke is i skærgården. 103 sømils lodsning. Lodserne styrer selv skibet. Her får man virkelig noget for lodspengene.

Det var iskoldt at fortøje i slusen, og tros-serne var stive som brædder.

Mod Öland på eftermiddagsvagten. Det er minus 5 grader og der begynder at komme istapper på læseportene, der hvor vandet skal løbe ud fra dækket, når det er skyllet derop. Heldigvis er vinden agterind.

**Lørdag den 1. februar 2003**

12 t

Farvel til Öland og videre mod Bornholm på morgenvagten.

Jeg sendte mange breve fra Köping, 42 stks og modtager mange SMS. Herligt.

Vinden tager til over middag, og vi har den ret i snuden. Heldigvis er det kun minus 1 grad, og vi får derfor kun en lille smule istapper på skibet. Ordner diverse formularer på vagten om eftermiddagen på søvagt. Nutidens sømænd drukner ikke i vand, men i papir.

### **Søndag den 2. februar 2003**

14 t

Så er der overisning igen, men heldigvis blev det tørt, inden vi nåede Kielerkanalen klokken 04. Passagen går glat, men da vi kommer ud på Elben, er det tøsne, og det blæser kraftigt op. Selve sejladsen på floden går egentlig lettere i nedsat sigtbarhed, så koncentrerer man sig om sejladsen fra bøje til bøje. For øvrigt var den sidste lods vistnok besoffen.

Snupper et par timers ekstra vagt. Skipper har været på i 10 timer i træk.

### **Mandag den 3. februar 2003**

12 t

Det stormer og gør halløj til morgen + tøsne + torden. Det er trættende, særligt i skuldrene af at holde fast.

BLUE OCEAN taber hurtigt farten, når det blæser en smule, så vi bliver lige et døgnns tid forsinket på en sejlads, der kun skulle vare et døgn.

På eftermiddagsvagt, hvor det ruller 25 grader til hver side, står jeg pludselig med en løs computerskærm i hænderne. Selvfølgelig hvor der er masser af trafik og tyk sne. Jeg kan ikke give slip og ej heller tilkalde hjælp. Under en særlig kraftig rul-

ning kan jeg lige nå over til skuffen med Gaffer-tape. Den tape klarer mange problemer.

### **Tirsdag den 4. februar 2003**

15 t

Ankomst 0345 til Rotterdam lodsstation. Lodsningen er suspenderet pga. stormen, med mindre man selv sejler helt ind i havnen. Så det gør jeg, vel guidet fra land med kurser, farter og farer.

Losning med det samme, lastrengøring, bunkring, besøg af Statens skibstilsyn (Søfartsstyrelsen) og Søfartens Velfærdsråd.

Vi forhaler til midlertidig kaj – dvs. Duc d'Alber med stort besvær. Knækker en trosse og ligger elendig – men så sparer vi 1.200 kr. i kajpenge for natten.

Under lastrengøringen går der hul fra dækket til lasten. Hullet er på størrelse med en tikrone. Det er anden gang på 14 dage. Det må ikke ske. Men skibet er gammelt og slidt og dårligt vedligeholdt.

Jeg er så træt til aften at jeg ikke orker at gå i land.

### **Onsdag den 5. februar 2003**

12 t

Vi fik først startet lastningen klokken 1400, men inden da nåede jeg en tur i forepeak-tanken, hvor der var et mindre læk fra et vandrør.

Måling og beregning af lastmængde gik fint med  $\pm 5$  tons og trim  $\pm 4$  cm. Det var egentlig lettere at trimme skibet på Nord Energy, der var 50 gange større, fordi jeg der havde 9 lastrum at gøre godt med og ikke kun et. Så jeg må sjusse mig til lastens

placering, men det er jeg faktisk god til. Vi lastede 2.590 tons salt. Afgang klokken 2200.

Jeg troede skipper spøjte da han fortalte mig om næste rejse : Södertälje – Wismar – Söraker. Det bliver ingen spøg.

### Torsdag den 6. februar 2003

12 t

Langs Hollands og Tysklands kyster mod Elben.

Jeg får for første gang brug for noget fra hospitalet (en øresprøjte). Skipper har netop ført det ajour, men der er udpræget pladsmangel til den nye type medicinkiste, så det tager sin tid at finde det rigtige.

Eftermiddagsvagten var i solskin hele tiden. Noget helt nyt.

Jeg glemmer at rapportere til Coast Guard og får en skideballe over VHF-radioen. Pokkers. Meldepunktet var der ikke, da jeg var her sidst for 10 år siden. Vi har selvfølgelig været her før, men meldepunktet faldt ikke på min vagt.

Vi kommer til Kielerkanalen i nat.

Lastning af salt i Wismar i Tyskland. Ladningen bringes frem ad et transportbånd og fordeles i lastrummet gennem den lodrette dyse, der kontrolleres af en enkelt mand med en fjernkontrol, der ligner grebene til en play-station.

(Foto forfatteren/H&S)

*Loading salt in Wismar in Germany. The load is brought forward via a transport belt and divided in the hold through the vertical nozzle, which is steered by a single crewmember with a remote control that resembles the controls of a play-station.*

*(Author's photo/DMM)*



**Fredag den 7. februar 2003**

13 t

Op ad Elben der er velafmærket og stærkt trafikeret.

Næde lige akkurat at shoppe i slusekiosken ved den sidste sluse. Det småsner med temperatur omkring 0 grader.

Om eftermiddagen igen forbi Gedser i bulder tåge. Det er egentlig godt at lære de danske farvande at kende. Det er jo ikke der, jeg har sejlet mest i min tid til søs. Ser TV-Avisen til aftensmaden. Det strammer til om Irak – og nok en tanker er på grund ved Samsø. Alle tror, at dobbeltskrogede tankere er løsningen. Jeg tror på bedre søfolk som den bedste og billigste løsning.

**Lørdag den 8. februar 2003**

12 t

Forbi Bornholm igen til morgen. Vejret er stille, sigten er god, så jeg får mulighed for at tilrettelægge de næste rejser. Pga. diverse trafikseparationer er frem og tilbage ikke lige langt og ej heller helt samme vej.

Klokken lidt over 6 om morgenen, mens jeg giver overlevering til skipper, hører jeg ham tænde for den roterende rude. Lidt underligt fordi vejret er helt klart. Han tror derimod at det er mig der tænder for ruden, vi kan jo ikke se, hvad hinanden gør på grund af mørket på broen. Men vi ser begge på radarerne og ser, at hele billedet kører rundt. Det er gyrokompasset der er faldet ud og støj i den anledning vi har hørt. Vi får slået over til håndstyring efter det gamle magnetkompas. Vi nåede 60 grader ud af kurs. Heldigvis var der 6 sømil til nærmeste skib, så der skete ikke noget. Det ville have ført til grundstødning eller kulli-

sion, hvis det var sket på et andet tidspunkt. Vi bestiller straks reparatør til Södertälje. Vores skibsinspektør spørger, om vi ikke kan vente med reparatør til om mandagen – det er så dyrt om søndagen!

**Søndag den 9. februar 2003**

9 t

Vi sejler kun 6 knob for at være fremme ved lodsens klokken 0800. Vi skal først losse mandag, og så er der ingen grund til natteroderi. En uhørt tanke i store skibe.

Vi ankommer lige til frokost. Klokken 1300 tager jeg i land. Fra den lokale station er der direkte tog til Stockholm hver kvarter, så jeg hopper på toget.

Jeg har ikke været i Stockholm siden jeg var 21 år, men Gamla Stan ligner sig selv. Det er en flot by med stil, men også en smule kedelig.

Til aften får jeg pizza på Pizza Hut, med den ringeste rødvin jeg nogensinde har fået.

Det er omkring 0 grader, og da man ikke skovler sne er byen et stort ælte og søle. Jeg er tilbage om bord inden kl. 21.

**Mandag den 10. februar 2003**

10 t

Losningen går meget langsomt og trods overtid til kl. 1930 bliver de ikke færdige i dag.

Tager et smut med bussen til byen, der er jævnt kedelig, men svømmehallen er stor. Godt at dyrke en sport der også kan lade sig gøre indendørs om vinteren.

**Tirsdag den 11. februar 2003**

11 t

Afgang klokken 1115, men inden da sloges vi med at lukke lugerne med en næsten

knækket wire. Heldigvis (eller god planlægning) har vi en ekstra wire.

Sejladsen i skærgården var så smuk og vi så flere havørne.

### **Onsdag den 12. februar 2003**

12 t

For sydgående langs Öland. Læser diverse avisudklip, som jeg har modtaget. Når man kommer lidt væk fra andedammen, synes en del af polemikken lidt latterlig og meget lokal.

### **Torsdag den 13. februar 2003**

16 t

Lige inden lodsens ved Wismar kniber det med at »komme over gaden» og ind ad bugten på grund af de mange færges, der sejler, som om de ejede farvandet.

Start lastning kl. 0730 og slut kl. 1250. Vi har fået 2.601 tons salt om bord.

Skipper Eskil tog hjem på kursus og ferie og blev afløst af Thomas. Eskil trængte til ferie, jeg tror, han var oppe på mindst 50 smøger om dagen. Vi fik også ny maskinchef Sverri. Begge kommer fra Færøerne.

Et kort og effektivt havneophold. Jeg er efterhånden blevet meget bedre til tysk, måske også fordi jeg på det seneste har læst en del tyske magasiner.

Der var 2 cm is i Wismar og halvdelen af bøjerne var inddraget. Det gør man ikke i Sundsvall trods 1/2 meter is.

### **Fredag den 14. februar 2003**

12 t

Brandtyk ærtesuppetåge lige efter Gedser. Carl Niensens sjæl (komponisten) kommer forbi og »tågen letter».

Ved 3-tiden om morgenen tænder jeg som vanligt skibets projektører og får næsten et chok:

Skibet er omgivet af røg! Imidlertid opdager jeg, lige inden jeg trykker på brandalarmen, at røgen ikke stammer fra os men blot er et ekstremt tilfælde af sørøg – altså at havet er meget varmere end luften og derfor damper kraftigt.

På eftermiddagsvagten kom Benjamin og Thomas (OS-ere) på broen. De ville vide, hvordan man laver en abehåndsknude til en kasteline. Knob og splejs har aldrig været min stærke side, men en abehånd har jeg kunnet lave, siden jeg var ulveunge, så nu tror de vel jeg er ekspert.

Til aften læste jeg Kaj Lunds *Du bliver aldrig sømand*, *Kaj* om livet om bord i et sejl-skib. Virkeligt meget er ændret siden da og alligevel er der situationer, jeg kan nikke genkendende til.

### **Lørdag den 15. februar 2003**

12 t

Det blæser lige i snuden, men temperaturen holder sig omkring 0 grader, så vi undgår overisning i første omgang.

I anden omgang på skippers vagt faldt temperaturen, og vi fik 5 cm overisning i den forreste del af skibet og på lugerne. Det bankede besætningen af med det samme på 3 timer.

Det er meget smukt ved indgangen til Ålandshavet med tallerkenis i pastelfarver i solnedgangen.

### **Søndag den 16. februar 2003**

9,5 t

Vi fortsætter i dravis, tallerkenis, let pakis



Brandøvelse om bord med røgdykkerudstyr. Det er svært at folde et brandtæppe ud, når man har tykke varmhæmmende vanter på.  
(Foto forfatteren/H&S)

*Fire drill on board with smoke helmet equipment. It is difficult to unfold a fire blanket when you are wearing thick heat-resistant gloves.  
(Author's photo/DMM)*

og nyis i næsten fuldmåne. Meget smukt. Vi ser mange snescootere og isfiskere på fjorden og en enkelt topersoners luftpudebåd, der suser over isen.

Ankomst sent på eftermiddagen til Söraker. Agenten kom med post. Nu får vi post næsten hver tredje uge...

Om aftenen spadserer jeg til byens attraktion: en OK-benzinstation, hvor jeg køber en avis. Jeg er småforkølet og træt, så jeg hopper tidligt til køjs.

### **Mandag den 17. februar 2003**

11,5 t

Op kl. 06 for at gøre klar til losning.

Får en god eftermiddagssøvn. Losningen er slut på 10 timer, og vi afgår klokken 19.

Jeg kan mærke, at der er stor sandsynlighed for, at jeg kan komme på kant med vores nye skipper Thomas, så jeg bider meget i mig, men det sætter sig fast i maven.

Jeg er også godt træt af, at der tales

færøsk hen over hovedet på mig. Måske trænger jeg snart til at blive afløst.

Næste rejse: Vesterås til Holmsund med byg. Jeg skal *ikke* til Sverige i min kommende ferie.

### **Tirsdag den 18. februar 2003**

12 t

På morgenvagten skrev jeg min opsigelse til udløb marts. Det lettede.

Om eftermiddagen ved Sødra Kvarken ved Ålandsøerne. Her er meget is og jeg sejler zig-zag for at sejle der, hvor der er mindst is.

### **Onsdag den 19. februar 2003**

13 t

Endnu en gang tager vi lodsens ved Landsort. Nu er jeg snart på hjemmebane i den svenske skærgård. Det er en meget flot tur. Jeg føler mig privilegeret, at min arbejdsplads også har så smukke udsigter.

Vesterås er Sveriges 4.-5. største by. Domkirken (3 stjerner i Michelin guiden, som de oplyste på turistinfo) er flot, varm og i stil med domkirken i Roskilde, blot mindre.

Svømmer en tur i den lokale svømmehal, der også er meget flot.

Vesterås er moderne, meget ren og en smule blæret, men helt mennesketom efter kl. 21.

### **Torsdag den 20. februar 2003**

9 t

Minus 6 grader til morgen. Skibet ligger så højt som aldrig før. Vi tømte al ballasten i nat. Vi laster foderbyg i bulk og på 5 timer er BLUE OCEAN tillastet.

Ved afgang prøver lodsens »forgæves» at få skibet fra kaj og må tilkalde assistance fra en slæbebåd. For mig lignede det aftalt spil. Der er 10 timer med lods gennem skærgården.

Vi havde et kort »black-out» altså ingen strøm, og uhyggeligt nok opdagede hverken lodsens eller jeg det, fordi der var så kraftigt sollys, at vi ikke kunne se alarmerne lyse, og derfor heller ikke bemærkede, at de holdt op med at lyse. Den hørbare alarm virkede ikke....

Gennem slusen ved Södertälje ved 21 tiden.

### **Fredag den 21. februar 2003**

12 t

Vores lods hoppede af ret tidligt »på grund af megen is der, hvor han normalt skal stå af». Der var ingen is, da vi nåede dertil.

Langs kysten nordpå er der nyis.

Om eftermiddagen afholder vi 6 ud af 13 mulige øvelser/instruktioner – og det er selvfølgelig mig (»ham skolelæreren»), der står for det. Da jeg startede med at sejle, havde vi kun to slags øvelser : bådøvelser og brandøvelser. I dag tog vi båd-, brand-, grundstødning-, hovedmaskinehavari- og entring af lukkede rum-øvelser. Det hele på engelsk af hensyn til vores tre polske søfolk.

Papirdokumentationsarbejdet bagefter øvelserne tog mig en time ved computeren.

Ved Sødra Kvarken i den nordlige ende af Ålandshavet kontaktede vi en isbryder i området der angav anbefalede kurser for den næste del af rejsen.

Her er mere og tykkere is end i mandags,

**Lørdag den 22. februar 2003**

12 t

Fordelen ved at sejle i is er, at skibet ikke ruller og ikke bliver overiset. Ulemperne er, at skibet bevæger sig fremad i huggende bevægelser, så alting ryster, og så larmer det temmelig meget, når isen kurrer langs skibssiden. Naturligvis mister vi også meget fart.

Vi modtager advarsler fra USA's transportministerium om stærkt forhøjet (alert Orange) beredskab for terroristangreb. Jeg tvivler dog på, at terrorister går rundt herude på isen i Den Botniske Bugt.

Isen bliver nu op til 25 cm. For at et skib skal kunne sejle i is kræves, at det er stærkt, og at det har god maskinkraft. BLUE OCEAN blev bygget stærkt i 1977, og maskinkraft har vi ikke for meget af. Jeg er en smule bekymret for denne rejse.

Ankomst lørdag aften til Holmsund. Får 2 lyse øl på sømandsmissionen, der er lige så opmuntrende som et hospice, men værten, en pensioneret maskinchef, er hyggelig.

**Søndag den 23. februar 2003**

Se brev på side 77.

**Mandag den 24. februar 2003**

11 t

Op kl. 05 til lugeåbning. Det går langsomt og losningen kommer til at tage 2 dage.

Vi fortsætter med vores sikkerhedscheck. Besætningen er motiveret for dette arbejde – de kender også skibets tilstand. P.t. er der bl.a. hul i skibssiden til bundtank 1.

Jeg knokler med registrering af søkortrettelser – et kæmpe arbejde som kan kla-

res på minutter på internettet – men det har vi ikke adgang til.

**Tirsdag den 25. februar 2003**

11 t

Des mindre byer, des mere hjælpsomme er havnearbejderne. Da vi var udlossede, var der ikke et korn salt tilbage i lastrummet.

Vi afgår om eftermiddagen til Domsjø (Örn skjoldsvik), men isen er så tyk, at vi er nødt til at ligge lige bag en isbryder for at komme igennem.

**Onsdag den 26. februar 2003**

14 t

Ankomst lidt over midnat til Domsjø. Vi starter lastningen klokken 07 af papirmasse i baller. Udover skrivepapir bruges det til sennep og ketchup som fortykningsmiddel, til pølseskind, til tekstiler, isolering af elektriske artikler, tamponer og meget mere. Fra Lübeck skal vores last videre til Kina, Frankrig, Italien og Spanien.

Af en eller anden grund har de regnet forkert i land m.h.t. vores lasteindtag, så da vi ikke har plads til mere, står der masser af last på kajen. Men vi fik det med, som vi havde lovet at tage med.

Min middagspause nød jeg i solen i brovingen for første gang. Dejligt.

Klokken 1635 afgang mod Lübeck.

**Torsdag den 27. februar 2003**

12 t

Isen i den Botniske Bugt varierer så vi med fuld kraft på maskinen går mellem 3 og 10 knob. Tyk tåge til morgen ved Sødra Kvarken, hvor vi sejler ind i Ålandshavet. Der er en del is, men den er brudt.



## Styrmænd Jansens fornemmelser for is

*M/S BLUE OCEAN*

*I Holmsund ved Umeå, Sverige*

*Søndag den 23. februar 2003*

Jeg har altid ment at storken fløj alt for langt med mig. Den skulle have landet et sted omkring Middelhavet, hvor der er varmt og godt hele året, og ikke i Danmark med mørke og kulde, rusk og tåge det halve af året.

Allerede dengang burde jeg have anet uråd. Men nu skulle storken aflevere mig til mine forældre og de havde valgt at bo i Danmark, så der voksede jeg op.

Den eneste slags is, jeg virkelig kan lide er sorbetis, helst citron og skovbær, men det har skæbnen ikke taget meget hensyn til.

Da jeg for mange år siden skulle ind og springe soldat, blev jeg taget til Søværnet og straks sendt ud at sejle mellem isbjergene på Grønland.

For at være helt sikker på at komme til at sejle på de varme lande søgte jeg til rederiet J. Lauritzen som styrmænds elev og fik faktisk et års tid, hvor solen fik lov at se mere end min næse.

Da jeg havde læst til styrmænd, syntes mit rederi, at jeg var så talentfuld, at jeg bestemt måtte sejle på Antarktis. Vel var der smukt, men det er også det sted i verden, hvor man har mest af det ringeste vejr og isbjerge så store som mit fødeland.

Senere blev jeg forfremmet til at sejle i køleskibe. Nu skulle man tro at det var lige meget med hvor koldt der var i lasten, når bare det var varme himmelstrøg man sejlede på. Det er det ikke. For lige netop styrmændene skal hver dag tilse, at alt er vel i lasten. Det var ingen svir at gå fra dækkets varme ned i lastrummenes dybe iskolde rum for at se om dødt færekød stadig var koldt nok.

Første gang jeg gik i land for at få arbejde var i 1988. Jeg var blevet merkonom i logistik og skulle rigtig prøve kræfter som leder af et kølehus – jeg havde jo så megen erfaring med netop dybfrost. Vi havde den smukkeste og en af de varmeste somre det år – men det mærkede jeg ikke meget til. Jeg gik rundt i minus 25 grader og ledte efter paller med rejer og dybfrosne pølsebrød og hundsede rundt med en flok medarbejdere der var kernekunder hos De Danske Spritfabrikker.

Jeg tog for alvor skæbnen i min egen hånd og fik job i et rederi, der ikke havde skibe, der kunne sejle i is og faktisk nød jeg syv gode år uden is, og hvor jeg stort set holdt mig fra Danmark i de 6 vintermåneder.

Og det gik endnu bedre, da jeg tog uddannelsesorlov og blev voksenunderviser for 5 år siden. Vi havde milde og dejlige vintre i Danmark, ja jeg var så glad for mit arbejde på Undervisningscenter for Indvandrere, at jeg såmænd dårligt lagde mærke til, at det var vinter ind imellem.

Men så var det, at vinteren 2002 satte ind, og jeg kiggede

på mit skibsførercertifikat, der skulle fornyes og jeg glemte et kort øjeblik min skæbne.

Jeg fik orlov i fire måneder så jeg kunne komme ud at sejle igen. I min fantasi skulle jeg sejle på varme lande og nyde solen, indtil vinteren var forbi i Danmark.

Der var stort set ingen hyrer at få, men jeg faldt over et skib med det romantiske navn "BLUE OCEAN" og slog til. Det skulle jeg aldrig have gjort.

Læs altid det med småt!

I beskrivelsen af skibet stod faktisk at det var isforstærket, men det sejlede rundt i Middelhavet og var lige et smut i England hvor jeg stod på.

Og stort set lige siden, jeg kom ombord, har BLUE OCEAN sejlet i is. Vi har været overiset så der var fare for mand og mus og sejlet i næsten enhver form for is som findes opgjort i det internationale is-nomenklatur. For eksempel brak-is, ny-is, tallerken-is, fast-is, driv-is men aldrig i sorbet is.

Det har stormet så skibet stort set har rullet hele vejen rundt og jeg har sejlet op og ned af bølger langt højere end Himmelbjerget (sådan følte det i hvert tilfælde i det lille skib). Vi har sejlet på de mest usle og ydmyge pladser, hvor ikke et eneste fornuftigt menneske ville tage til frivilligt, og da aldrig med et skib, tørlagt som Ringkøbing i 1920, og uden nogen form for luksus, ud over det gratis vand til måltiderne. Og jeg har arbejdet så meget i så mange timer, at man roligt kan lægge et par år til, når jeg snart fylder 50 år.

Hvorfor gør jeg det? Bliver jeg da aldrig klogere?

Det har jeg spurgt mig selv om mange gange.

Jeg sejler fordi :

Det er fantastisk at sejle:

at komme frem ad søvejen,

at være tæt på naturen og alle dens luner,

at opleve menneskets kamp mod naturen, og mærke det på sin egen krop,

at mærke, at man kan komme gennem isen

og høre isen give efter i sprøde knæk,

at opleve et samarbejde og en holdånd som er andre forundt,

at opleve spændingen om, hvor man skal hen næste gang, at se stjernehimlen om natten og opleve solopgange og nedgange,

ja, det er det, der gør alt det andet til småting, som man snart glemmer.

Om jeg bliver klogere ? Måske !



BLUE OCEAN på vej gennem isen i den brudte rende undervejs ind til Domsjö ved Örnsköldsvik. (Foto forfatteren/H&S)

*BLUE OCEAN in the icebreaker track on its way in to Domsjö near Örnsköldsvik. (Author's photo/DMM)*

### **Fredag den 28. februar 2003**

12 t

Den sidste dravis sejlede vi igennem lidt nord for Stockholm. Det lettede, ikke at skulle holde øje med isen mere.

Om aftenen ser jeg TV. Til søs har vi en særlig udgave af Murphys lov: Des bedre TV modtagelse – des ringere programmer.

Vi har fået vores nye rejse: Stettin til Holmsund. Vi (skipper, maskinchefen og jeg) aftaler ikke at sige det til besætningen af hensyn til skibets reservedelsbehold-

ning. Med andre ord vores tre polske besætningsmedlemmer bor i Stettin og behøver ikke at have weekenden til at pakke til privat eksport.

Mistanken for dette bygger på erfaring fra for et halvt år siden, hvor skibet efter anløb Polen ikke havde så meget som en rusten skruetrækker eller teske tilbage, ifølge skipper.

Den nye rejse betyder, at jeg formentlig skal hjem fra Holmsund/Umeå.

Yes!



Papirmasse i baller lastes med kran og i slæng i BLUE OCEAN's uopdelte lastrum i Domsjö.  
(Foto forfatteren/H&S)

*Bales of pulp being loaded by crane and sling in the BLUE OCEAN's undivided hold in Domsjö.  
(Author's photo/DMM)*

### Lørdag den 1. marts 2003

15 t

Forbi Lolland og Falster endnu en gang.

Ankomst Lübeck kl. 2100, og kl. 2200 er jeg på vej til byen i taxa. Et ikke særligt spændende natteliv, og jeg er da også tilbage om bord 0230. Jeg havde troet at det var vildt pga. karneval, men det holder man åbenbart kun i Sydtykland.

### Søndag den 2. marts 2003

4,5 t

Vi får en »praktikant fra Karise Efterskole. Helt grøn, 16 år. Jim virker nu kvik nok. Han bliver afleveret af sin lærer, der også var ombord lillejuleaften i Malmø. Jim har ventet siden på at komme om bord, (rederi- et får ca. 80.000 kr./år).

Vi får provianteret om eftermiddagen.

### Mandag den 3. marts 2003

12 t

Op kl. 0600 – losningen starter kl. 0725.

I går fik vi også ny maskinchef Sverri,

også fra Færøerne, 62 år, som har prøvet meget og meget gerne fortæller om det.

Tyskerne holder mange pauser, så vi er først udløst klokken 17 og afgår Lübeck klokken 18. Et fint tidspunkt for mig, så kan jeg få et hvil, inden søvagtten starter til midnat.

#### **Tirsdag den 4. marts 2003**

12 t

Fra Swinoujscie til Snob ved Stettin er der 5 timers lodsning. På Stettinersøen er der meget is, men det er vi vant til.

Stedet, hvor vi laster, hedder faktisk Snob, og det er ufatteligt misvisende. Alt lever op til mine værste fordomme. Fra skibet kan vi se en åben mine, en skrotlagerplads og en god gammeldags losseplads, som vi også kan lugte. Arbejderne er nedslidte og kranen fra Sovjettiden.

Vi laster »sugar-pulp-pellets» altså foderpiller fra roer.

Vores polske besætning, altså kokken motormanden og matrosen får fri og er glade – men går i land med betænkeligt meget bagage. Der lastes i døgndrift.

#### **Onsdag den 5. marts 2003**

11 t

Hele skibet er støvet til pga. lastningen, men det går fint og kl. 1430 er vi tillastede og fyldt fuldstændigt op.

I frokostpausen var jeg oppe i byen i en lille kiosk. Her var ingen ændringer siden Sovjettiden. De solgte kun vodka, cigaretter, en slags tyggegummi, 20 slags øl og kedeligt brød.

Sejladsen ad floden og over Stettinersøen var heller ikke opmuntrende ikke mindst

fordi forureningen var så tydelig. Dog var der både hejrer og havørne.

#### **Torsdag den 6. marts 2003**

12 t

Endnu en gang forbi Bornholm på morgenvagten.

Det er kuling, men da vi har vinden indret agter surfer vi på bølgerne i fuld fart.

Læser pt Bjørn Lomborgs *Verdens Sande Tilstand*, som jeg fandt i biblioteket.

#### **Fredag den 7. marts 2003**

12 t

Da kokken ikke kan magte en ordentlig rengøring i provianten og kabyssen, sætter jeg vores to OS på opgaven. Kokken skal snart hjem og trøstedrikker en god del, og er noget forvirret. Hans mad er udmærket, men hygiejnen helt i bund. (Kabyssen er skippers ansvar, men nu vil jeg ikke se på det mere).

Da vi sejler i Sødra Kvarken, nordlige udgang af Ålandshavet, bryder gyrokompasset sammen endnu en gang. Vi havde kun 0,5 sømil til hver side i sejltrengen, da vi pludselig er 35 grader ude af kurs. Jeg får tilkaldt Benjamin, der så styrer videre efter vores ringe magnetkompas. Senere, da vores polske matros styrer, er jeg nødt til at overtage styringen, dels kan han ikke se kompasset ordentlig, han er langsynet, og dels er han temmelig beruset. Vi var meget tæt på at sejle et fyr ned. Jeg får pumpet noget adrenalin i løbet af vagten. Vi fik vist »bunkret» rigeligt vodka i Polen.

#### **Lørdag 8. marts 2003**

14 t

Gyroen virker nogenlunde nu, men jeg skal have ekstra plads på havet — hvis den går i stykker igen.

Morgenvagten gik fint, næsten uden is. Men da jeg kom op igen til middag sad vi fast i isen. Og det gjorde vi 3 gange i løbet af eftermiddagen og blev hver gang trukket fri af isbryderen FREJ.

Da vi sidder fast i isen anden gang var der alarm på radaren. Da jeg checkkede antenne kørte den, den forkerte vej rundt! Men det var kun den kraftige vind, der drejede den. Motoren er nok kaput.

Da vi klokken 19 sad fast i isen for femte gang, kom vi på slæb efter FREJ.

Grunden til at vi og mange andre skibe sidder fast i Isen, er at den har pakket sig sammen i stormen og nu kun ligger et sted — der hvor vi skal hen.

I »Lørdagsskolen« klokken 13-15 for vores ubefarne matroser underviste jeg i deviation, misvisning, afdrift og strømsætning. Det var meget hyggeligt, og svært for mine to »elever«. Lørdagsskolen har jeg indført som et tilbud i deres fritid til at lære mere, og de møder troligt op – hvad skulle de ellers lave?

Vi ankom Holmsund til midnat.

### **Søndag den 9. marts 2003**

2 t

Om formiddagen kravlede jeg op i radar-masten. Det er blot en drivrem til antennens motor, der er brækket, men vi har ingen reserve, og det er ikke en ting man kan få i Brugsen i Holmsund. Vi prøver at skaffe ny drivrem via agent og rederi.

Om eftermiddagen gik jeg en tur. Det blæser men er +2 grader og meget fugtigt,

så det føles koldt. Tager i den lokale svømmehal og varmer op i saunaen.

Om aftenen tog jeg et pot billard med besætningen på sømandsklubben, og vi fik også et par lyse hvidtøl.

### **Mandag den 10. marts 2003**

14 t

Tøsne til morgen og stærk blæst. Vores foderpiller tåler ikke vand så vi venter med losningen. I kabyssen går den vilde kakerlakjagt. Alt endevendes og vaskes.

Vi har fået en ny lader til en VHF-walkietalkie, helt lige til at montere – det tog chiefen og mig to timer at klare, fordi skibet er gammelt og ledningsføringerne gamle og totalt viklet ind i hinanden.

Vi har også prøvet at reparere gyroen uden held. Agenten kan ikke skaffe en reparatør – den lokale er på kursus i Finland.

Det er ikke særligt pænt af rederiet ikke at oplyse mig, hvornår jeg bliver afløst. Faktisk udløber min kontrakt på onsdag.

Befragteren hjemme i Marstal ved dog ikke, hvad vores næste last bliver, så det bliver spændende at se hvor jeg kommer af.

Losningen startede kl. 1430 og stoppede klokken 2100. De vil gerne være færdige med losningen i morgen aften, men vejrudsigten siger regn.

### **Tirsdag den 11. marts 2003**

11 t

I strålende sol bliver vi færdiglosset klokken 1530.

Inden da fik kaptajnen, maskinchefen og jeg repareret radaren og fik gyroen til at køre igen.

Ny rejse Finland til England.

Rederiet oplyser, at min afløser først er klar søndag, og at jeg bliver afløst ved passage København. De oplyser også, at det er meget dyrt at blive afløst i Finland.

Der er rigtig meget is nu ved Umeå og vi bliver slæbt af isbryderen YMER ved afgang. Der er endnu mere is i Finske Bugt – så der er mange muligheder for forsinkelser. Men jeg er glad – nu ved jeg da, at jeg bliver afløst.

### **Onsdag den 12. marts 2003**

12 t

I dag har jeg været her i 3 måneder.

Til midnat sidder vi fast i isen og får først isbryderassistance kl. 0930. Jeg bruger morgenvagten til at planlægge sejladsen til Hamina og videre til New Holland på River Humber. Små 50 positioner og kurser at udsætte, måle, beregne og checkke til sidst i computerne. Det er 100% præcis navigation man bruger i dag og 100 % mere planlægningsarbejde. Gad vide hvor mange kollisioner og grundstødninger der i dag skyldes fejlprogrammering og at styrmanden planlagde og beregnede i stedet for at sørge for den aktuelle sejlads? Talking about it: til eftermiddag faldt gyroen langsomt ud – ingen alarmer – men jeg så det, fordi det var solskin, og solen flyttede sig lidt for meget i forhold til normalt.

Senere svingede gyroen  $\pm 30$  grader. Det er ikke særligt betryggende og det svarer omtrent til at køre en bil med et ratslør på et par omgange.

Til aften er jeg træt af det hele.

### **Torsdag den 13. marts 2003**

12 t

I det allersnævreste farvand falder gyroen ud igen. Heldigvis har jeg en rorgænger klar og styrer videre, med hjælp fra fyr og Nordstjernen. Så er vi tilbage til vikingemetoderne.

Lige inden skipper tager over klokken 06 kommer der tyk is ved »udgangen» af den Botniske Bugt. Vi er meget tæt på at sidde fast i isen, da jeg er blevet afløst.

I Den Finske Bugt om eftermiddagen. Her er isen blæst sydpå, og man kan zig-zagge sig mellem den smule is der er tilbage.

Solnedgangen er så smuk med alle pastelfarver på himlen, reflekteret i isen, at man næsten må knibe en tåre.

### **Fredag den 14. marts 2003**

15 t

Forbi Helsinki i meget tyk, men brudt is. Lodsens kom om bord i går aftes klokken 21 og er her stadig. En noget avanceret herre (læs: med tømmermænd), der lagde ud med at tisse fra broen ud over siden og ned på skippers vindue. Lodsens lugter også fælt. Men vi hænger på ham. Vi sidder fast i isen klokken 12 og igen kl. 1430. Hver gang bliver vi hjulpet fri af isbryderen APU.

Vi får weekend i Hamina, og jeg bliver pludselig yderligere tre dage forsinket i min hjemkomst. Rederiet vil ikke betale flybillet fra Finland, når vi kommer til København snart. Det er ok med den meget gamle sømandslov. Selv er jeg ikke særligt tilfreds, men det går.

### **Lørdag den 15. marts 2003**

8 t

Agenten sagde i går, da vi ankom, at der måske ville blive lastet til morgen. Det blev

ikke til noget – og det passede ham at fortælle os det klokken 14.

Jeg gik i land med Benjamin og Jim. Vi gik først 3 km til et skrabet indkøbscenter og derfra yderligere 4 km til Hamina by. 10.000 indbyggere, og de måske 300 af dem, vi så, var alle sammen sure. Det må være på mode her at se sur ud.

Vi fik en burger og en øl, og jeg gav en taxa hjem til skibet. Byen var kedelig men vi hyggede os nu alligevel.

### **Søndag den 16. marts 2003**

0 t

Fridag in the middle of nowhere.

Jeg bruger dagen til at skrive en god del af min dagbog ind på computer.

Får også et par gange hyggesnakket med skipper. Vi har fået slebet kanterne af efterhånden og samarbejder rimeligt godt efterhånden.

I øvrigt er min motivation for arbejdet faldet meget ovenpå skuffelsen over ikke at blive afløst til tiden.

### **Mandag den 17. marts 2003**

16 t

Lastningen af træ i bundter startede klokken 6, med de mest avancerede kraner jeg nogensinde har set. De lignede noget fra en monsterfilm.

Som vanligt er skibet overbooket med last og vi bliver forsøgt presset til at tage mere last med end sikkert er, men vi står fast.

Dækslasten i eet lag skal vi selv surre (her spares rigtigt mange penge), og vi knokler alle på indtil midnat med presenninger, brædder, søm og kæder. Et fysisk meget hårdt arbejde.

Vi havde hyret en »ekspert« til at hjælpe og levere surringsgrej. Han var absolut intet værd og formentlig skæv, men det grej han leverede var ok.

Havnearbejderne fulgte helt finsk mode: se sur, vred og sløv ud på én gang. Det er de virkelig gode til i Finland.

### **Tirsdag den 18. marts 2003**

12 t

I skærgården forbi Helsinki i flot solskin, men med meget is.

I går måtte OS Thomas på skadestuen med hold i ryggen. Han fik blokader, men det holder næppe, så vi regner med, at han også mønstrer af i København. Thomas skade er en arbejdsskade fra hans gamle arbejdsplads i militæret, hvor han faldt ned fra en pansret mandskabsvogn i Bosnien.

Nu er vi 5 ud af 8, der skal hjem på én gang. Det er ikke smart.

Vi fik et telex fra charteren, der fortæller, at han fik et chock, da han så hvor lidt last vi havde med. Men vi tog med, hvad vi kunne sikkert, men i øvrigt overlod jeg beslutningen til skipper – og det fortryder jeg ikke nu.

### **Onsdag den 19. marts 2003**

12 t

Ved Estlands nordvestligste punkt sejler vi igennem den sidste drivis.

Det er smukt med isen i solopgangen, men jeg syntes jeg har fået is nok – i hvert tilfælde for en årrække.

### **Torsdag den 20. marts 2003**

12 t

Mellem Gotland og Öland til morgen.

Nu er det alvor med advarslerne fra USA's transportministerium. Bagdad bombes til morgen.

For sidste gang i denne omgang forbi Bornholm.

Om eftermiddagen får jeg skrevet overlevering til min afløser og gjort de sidste ting klar til ham.

### **Fredag den 21. marts 2003 jævndøgn**

12 t

Selvom jeg er københavner kender jeg ikke farvandet omkring byen særligt godt. Jeg pumper adrenalin, mens jeg sejler skibet omkring Amager. Tanken om at komme i avisen på grund af grundstødning, fordi vores gyro evt. svigter huer mig ikke. Men i dag vil både gyro, radar og søtrafikken mig det godt. Heldigvis.

Vi ankrer ud for Charlottenlund Fort kl. 0530. Afløsere, reparatør og skibsinspektør kommer om bord med det samme.

Jeg giver de nye folk sikkerhedsinstruktion og en runde på skibet. Min afløser, Simon, er en kvik ung styrmand, så det skal nok gå.

Uanset at jeg for en uge siden bad om mit hyretilgodehavende ved ankomst er der ingen kroner til mig eller en check. Sømandsloven gælder vist kun én vej – tror rederiet.

Faktisk kunne jeg have fået skibet arresteret – men jeg vælger at afmønstre og håbe pengene kommer en dag.

Klokken 1130 sejler vi med en lille båd ind til Sandkajen i Frihavnen, hvor vi siger farvel og god vind.

## **DOKLISTE**

### **Tanke og rør**

Gasolietank nr. 2. Tanktop lækage.

Agterpeak lækker ind i BB side forreste rum ca. 1 m over skruerakslen.

Søventil og sugerør i forepeaktank til nødbrandpumpe efterses og repareres.

Brandledning på dækket skiftes, ved BB lugekarm, for og agter.

Alle tanke renses for mudder.

Gasolierør langs lugekarm i BB, som går frem til HJM. 3, skal bøjles med rigtige rørbærere.

Vi må se ind i ballast TK 5 SB. Der er noget med de ballastrør, som går gennem tanken. Hver gang, man har pumpet ballast ind i de andre TK, kommer der vand i TK 5, så der må være læk på rør derinde.

### **Maskinen**

Ballastrør i maskinrum ved BB Ballastpumpe. Og røret fra SB Ballastpumpe.

Udstødsrør oppe i skortsten: gennemføringer laves nye og svejses. Der er kraftig tæring i nogle af dem.

Wc-ventil fra wc-tank til over bord virker ikke, står altid åben.

Styremaskine efterses for slitage i bøsninger og lejer.

HVM: færdig - overhales. Udskiftning af frostopper på HVM.

Systemolietank under HVM renses. Megen skidt i TK. Ses bedst efter dårligt vejr.

Kølevandsrør til SW pumper på HJM fra agter P-forgrening skiftes. Og SW-rør op over gen. 2 ind i AP skiftes.



**DOKLISTE - fortsat****Bro, apetering og dæk**

Lanternepanel renoveres.

Brandpanel og alarmer efterses.

Visker/vasker bro repareres.

Trin til diverse lejdere repareres.

Kæder på luger samt skalkningen justeres og evt. udskiftes af Mac Gregor repræsentant. (Lugerne kører for ofte skævt, og justeringen kræver meget nøjagtighed, og mange afprøvninger som vi ikke kan klare ved korte havneanløb). Desuden spuletest og evt. udbedring/udskiftning af pakninger.

Udskiftning af alle bøsninger på lugehjul.

Utæthed i monkey islands dæk lokaliseres og udbedres. Der trænger vand ind under dækket til broen ved transceiverne.

Dørk inden for overstyrmands kabine er undermineret. Udbedres. Evt. lægges nyt linoleum.

Hospitalets toilet og baderum gøres brugbart.

Lastrumslys monteres igen og øvrige udbedres.

Gelænder på agterpart bak rettes op og udskiftes hvor nødvendigt.

Begge radars gennemgås for årligt eftersyn.

Samtlige køjer/vinduer/døre/lemme gennemgås for bevægelighed og tæthed ved spuletest.

Lederuller (skildpadder) for trosser på bak gøres bevægelige.

Spindel til BB ankers faste surring rettes op.

Lækage til under bakken findes og udbedres. Arbejdet er dog påbegyndt. (27.01.03).

Opmaling og evt. mejsling/svejsning af amningsmærker for – de er meget slidt af isen.

Alarm for lanterner monteres.

Lys og lysdæmper på maskintelegraf og lanternepanel repareres. Øvrige lysdæmpere på broens panel gennemgås og evt. repareres.

GPS har mange fejlmeldinger til radar. Fejlen findes evt ny GPS installeres.

Projektør på monkey island repareres (motor defekt).

Dørken i kabyssen repareres.

Reparere knæ på spanter under bakken.

Kædeklyssene skal svejses op.

Garnering i lasten repareres op under dækket.

Kabelkasse og kabelrør repareres.

Pejlerør til APT genåbnes.

Stålarbejde: Store tæringer ved gangvejens stuveposition begge sider på aptering. Kraftige tæringer ind til tavlerum sb side. Midlertidigt repareret med doblinger.

Kondensspor i luger udskiftes efter behov.

Skorsten øverste 2 meter udstødning fra hjælpemotorer udskiftes.

Skorsten øverste 2 meter udstødning fra hovedmotor udskiftes.

Bakken, vandret plade over Panamaklysset, 4 stk. svejsninger.

Ny dørkelægning på broen. (gummibelægning).

Fumigere apteringen for kakerlakker.

Udskiftning af alle kugleventiler på toiletter.

Opsvejsning af lugeknæ på hoveddæk.

Check af svejsninger luge/dæk og evt. opsvejsning.

Montering af emhætte over komfur i kabys.

Montering af luftkompressor til arbejdsluft ca. 7 bar.

Maling af lastrummets sider (efter evt. svejsarbejde).

### *Summary*

This Spring Chief Officer Asger Jansen sent us a copy of his diary from his service on board the M/S BLUE OCEAN during the period 13th December 2002 to 21st March 2003. With the author's permission this article contains excerpts from the diary, which among other things gives a vivid impression of winter sailing in the North Sea and the Baltic in an old single-decker.

Since the end of the 1990's Asger Jansen has worked ashore teaching adults, but in order to retain his Masters Certificate he took four months' leave of absence from his job in order to accumulate sailing time. After his service on the ship he continued with his teaching job ashore.

The BLUE OCEAN, which was built in 1977 under the name MÄLARSEE, has also been named the KLINTHOLM and the DELPHINUS while under the Danish flag. In the summer of 2003 the ship was laid up in Marstal and later the same year it was sold abroad.

The contents of the diary concentrate on voyages in the ice-filled waters of the Baltic Sea, where the ship called at Wismar, Söraker, Sundsvall, Södertälje as well as Finnish harbours such as Hamina. On one of the voyages the icing up of the ship reaches such proportions that its stability is threatened and the entire crew have to lend a hand in hammering the ice armour away. On several occasions Mr. Jansen also experiences sailing assisted by an icebreaker, and where his ship experiences the thickest ice it becomes a drag behind the icebreaker. The very worn-out state of the ship is also illustrated via the situations that arise when instruments, for example the gyro-compass, break down and the ship has to be run manually in the old-fashioned way. The diary contains recollections of Christmas on board and also has comments on the relationship between the crewmembers, who were of mixed nationality and with varied cultural backgrounds.