

Torkil Adersen

## På tur med M/S CLEMENTINE MÆRSK

En landkrabbes oplevelser på et moderne handelsskib

Torkil Adersen er cand. phil. i europæisk etnologi ved Københavns Universitet. Han har bl.a. været ansat som inspektør og leder af skoletjenesten på Arbejdemuseet og har lavet dokumentationer af flere arbejdspladser, herunder B&W Skibsværft i 1996. Som led i forberedelserne til udstillingerne om moderne søfart i det nye søfartsmuseum var han på medsejlads på M/S CLEMENTINE MÆRSK i foråret 2010.

Onsdag d. 15. april kl. 13.00 stod jeg i Hamborgs lufthavn med alle mine pakkenelliker klar til at komme med på en sejltur, der ikke er normal for landkrabber som mig. Turen til Hamborg var gået uden problemer, men askeskyen fra Island havde samme dag nået det europæiske luftrum, og det var i sidste øjeblik, jeg var kommet med flyet. Få timer senere lukkede Kastrup for al flytrafik. Grunden til, at jeg stod i Hamborg, var, at jeg skulle på medsejlads om bord på CLEMENTINE MÆRSK. Som inspektør på Handels- og Søfartsmuseet med ansvar for nogle af udstillingerne i det nye søfartsmuseum, var det hensigten, at jeg skulle få et førstehåndsindtryk af, hvordan livet til søs tager sig ud i dag. CLEMENTINE MÆRSK er et af Maersk Lines mange containerskibe, som går i fart mellem Europa og Fjernøsten. Skibet var på den sidste del af rejsen fra Fjernøsten

og manglede kun nogle få havne, før vejen gik tilbage til Japan. Inden jeg gik om bord, havde skibet sejlet fra Hong Kong og undervejs lagt til i Singapore, var gået gennem Suezkanalen, og i Europa havde det anløbet havnene i Le Havre og Zeebrügge og var nu på vej til Hamborg. Her skulle jeg påmønstre for at være med på den sidste del af rejsen med anløb i Gdansk, Göteborg og Århus.

I lufthavnens ankomsthal stod en agent med et skilt mærket CLEMENTINE MÆRSK, så der var ingen tvivl om, hvem jeg skulle henvende mig til. Ganske, som var jeg et almindeligt besætningsmedlem, blev jeg afhentet personligt i lufthavnen. Det kan lyde omstændeligt, men det er utvivlsomt billigere i det lange løb at have en stedkendt person, der kan tage én ved hånden, end det er at lade vedkommende finde frem til skibet i havnen på egen hånd. I dagens søfart er der ikke tid til at vente på besætningsmedlemmer, som kommer for sent, og samtidig kan man ikke tillade sig at sejle, uden at hele besætningen er med. Tid er penge, så det er dyrt at vente på folk, der ikke kan finde vej, og besætningerne er så små, at man ikke kan undvære en eneste mand.

Jeg blev kørt til et hotel i nærheden af Frihavnen i Hamborg. CLEMENTINE ville først lægge til kaj sidst på eftermiddagen, så jeg var



M/S CLEMENTINE MÆRSK, bygget i 2002 på Odense  
Staalskibsværft A/S, Lindø. Skibet er 347 meter langt og  
kan medføre mere end 8.000 stykker 20-fods containere.  
(Foto Horst Rahmelow, Hamburg)

M/S CLEMENTINE MÆRSK was built in 2002 at Odense  
Staalskibsværft A/S, Lindø. The vessel is 347 meter long  
and can carry more than 8,000 twenty-foot containers.  
(Photo Horst Rahmelow, Hamburg)

overladt til mig selv i nogle timer. Ved halvfemtiden blev jeg hentet af agenten, som kørte mig ud til frihavnen. Her skulle jeg fremvise pas og et papir på, at jeg havde tilladelse til at gå om bord på CLEMENTINE MÆRSK. Skibet var knap nok lagt til kaj, og jeg havde kun tilladelse til at opholde mig i frihavnen, så længe hun lå til kaj. Det var kun på havnepolitiets nåde, at jeg fik lov til at køre med ind i havnen, og jeg måtte love højtideligt ikke at tage billeder derinde. Hvor meget, der skyldtes almindelig sikkerhed, terrorsikring og be-

skyttelse af forretningshemmeligheder, ved jeg ikke, men da vi kom ind i havnen, stod det mig klart, at der ikke er plads til, at tilfældige folk render rundt på kajen. Havnen er en travl arbejdsplads, hvor containerkraner og trucks ustandseligt kører frem og tilbage.

Endelig var CLEMENTINE lagt til kaj, og jeg kæmpede mig op ad landgangen med min kuffert, spændt på at komme om bord på et rigtigt handelsfartøj for første gang. Mine maritime erfaringer var stort set på niveau med de fleste danskeres. Jeg har sejlet med de fleste bil-

og jernbanefærger mellem de danske landsdele, været en enkelt tur over Nordsøen til England og med Oslofærger, når jeg har været på skiferie, men jeg havde aldrig været bag kulisserne. Jeg vidste ikke, hvad der ventede mig, og var forberedt på det meste. Alligevel kom det bag på mig, da jeg blev budt velkommen af en ung kadet i mørkeblå kedeldragt og badesandaler. Badesandalerne havde jeg ikke lige regnet med og tænkte, at kadetten måske tog det lidt mere afslappet end den øvrige besætning. Det skulle senere vise sig, at badesandaler er søfolkens indendørs fodtøj nummer et.

Jeg blev vist op til kaptajnen, som var travlt optaget af at tale med forskellige myndigheds personer fra havnen, og kadetten viste mig med det samme ned til min kahyt. Der var sørget godt for mig. Kahytten bestod af en entré, soveværelse med adgang til badeværelse og en stue med både tv, sofaarrangement og skrivebord med en pc. Kahytten var af senior-officersklassen og derfor en af skibets største, men også de menige besætningsmedlemmer havde kakhytter, som tidligere tiders søfolk næppe havde drømt om. De mindste kakhytter bestod af en lille entre, et badeværelse og et kombineret soveværelse og opholdsrum. Der er sket meget, siden de menige måtte tage til takke med en kold og klam fælleskahyt ude under bakken.

Jeg nåede lige at få pakket ud, inden der var aftensmad klokken halv seks. Her fik jeg hilst på nogle af de øvrige officerer og på kadetterne. CLEMENTINE MÆRSK er et af Maersk Lines træningsskibe og har derfor med jævne mellemrum kadetter med om bord. På denne

tur var der seks kadetter, der havde taget turen fra Europa til Kina og tilbage igen.

Der var to messer: Den almindelige messe og den såkaldte dutymesse. Messerne lå dør om dør på B-dækket. I modsætning til tidligere var der ikke særskilte messer til officerer og menigt mandskab; alle var velkomne til at spise, hvor det passede dem, men i praksis delte mandskabet sig alligevel. Kaptajn, maskinchef og styrmændene spiste i den almindelige messe, mens det menige mandskab indtog deres måltider i dutymessen sammen med maskinofficererne. Det skyldtes, at det var tilladt at spise i kedeldragt i dutymessen, og det var for besværligt at skifte til rent tøj blot for at spise. Derfor var hele besætningen aldrig samlet omkring måltiderne. Der er altid nogen, der har vagt, også selvom skibet ligger i havn. Maden fejlede ikke noget, og tidligere tiders problemer med dårlig forplejning synes at være historie i dag. Jeg blev dog hurtigt belært om, at maden på CLEMENTINE MÆRSK på det tidspunkt lå over normal standard. Efter aftensmaden fik jeg en hurtig rundvisning på skibet. Det er normal procedure, at kaptajnen informerer nyankomne om skibet, dets indretning og forskellige sikkerhedsprocedurer. CLEMENTINE MÆRSK er bygget i 2002 på Odense Stålskibsværft Lindø. Det er 347 meter langt, 43 meter bredt og har fuldt lastet en dybgang på 15 meter. Skibet er et hurtigtgående containerskib, der kan skyde en fart på 25-26 knob men er beregnet til at gå 20-22 knob. Officielt kan det medtage 6.600 styk 20-fods containere, men i virkeligheden er det i stand til at tage over 8.000.

CLEMENTINE hører således til sværvægtsklassen, om end det ikke er blandt de største af Maersk Lines containerskibe, men stort det er skibet. Efter rundvisningen var det tid til at gå til køjs. Vi skulle afsejle næste morgen kl. 07.00, så det gjaldt om at komme i seng i ordentlig tid. Allerede da jeg var gået om bord, havde havnearbejderne været i gang med at losse skibet, og de fortsatte natten over. Det mærkede jeg intet til – jeg sov som en sten.

Kl. 05.00 næste morgen blev jeg vækket af kaptajnen. Afgangen var skubbet en time frem, fordi lastningen var gået hurtigere end beregnet. Det viste sig, at den slags ændringer af tidsplanen hører til vilkårene for søfarten i dag. Tiden i havn koster penge, så det gælder om at være ude af havn så hurtigt som muligt.

Jeg skyndte mig op og i bad og var oppe på broen tidnok til at opleve afgang. På broen stod kaptajn, overstyrmand, og en filippinsk skibsassistent. Derudover var der en havnelods og en lods, der skulle føre os ud ad Elben til Tyske Bugt. Der foregik en del radiokommunikation med mandskabet nede på dækket om at kaste fortojningerne los, og kl. 06.00 gik skibet roligt fra kaj. Det var kaptajnen, der stod ved roret og styrede skibet væk fra kajen ved hjælp af for- og agterthrusterne, dvs. de tværskibsskruer, der kan bevæge skibet sidelæns. Så snart vi var fri af kajen blev hovedmaskinen sat i gang; det kunne knap nok mærkes, og vi bevægede os roligt ud af havnebassin. Nogle minutter senere forlod havnelodsen skibet, og først da bemærkede jeg, at en slæbebåd havde fulgt os. Kaptajnen forklarede, at den var klar til at assistere, hvis

det skulle knibe med at komme rundt. Med sine 347 meter var CLEMENTINE noget nær det største, der kan anløbe Hamborg. Vel ude af havnen blev roret overladt til den filippinske skibsassistent, og den tyske lods overtog navigationen. Sikkerheden var i højsædet, lodslen fortalte mig, at skibet blev fulgt af ikke mindre end 16 lodsmeldepoter på vej ud ad Elben. Der blev løbende givet information om skibets kurs og position og beskeder om, hvilken kurs der skulle styres. Elben er et meget trafikeret farvand, og Hamborg er en af de vigtigste havne i Nordeuropa, så et havari kan give store problemer.

CLEMENTINE MÆRSK er udstyret med det mest moderne navigationsudstyr. På broen er der flere gyrokompasser, satellitnavigation – gps, ekkolod, log og radar, så der var flere måder at bestemme skibets position, kurs og fart på. På kompasset sås den styrede kurs, loggen viste skibets hastighed, ekkoloddet vanddybden, og på gps'en sås skibets position, der blev overført til det elektroniske søkort. På radaren kunne man se kystlinjen og de fartøjer, der lå i nærheden af skibet, og det elektroniske søkort viste både skibets position, kurs og fart gennem vandet og over grunden, samtidig med at det også viste de omkringliggende skibes kurs og fart. På den måde var vi godt dækket ind, hvis en vanskelig situation skulle opstå. Man kan sige, at der gås med både livrem og seler. Til trods for alle de moderne hjælpemidler har CLEMENTINE også et gammeldags magnetkompass stående i det fri oven på broen, hvis alt andet skulle svigte, og der ligger også en sekstant klar, hvis der en dag skulle blive brug



På vej ud af Elben passerede vi det gammelt traktørsted Schulaur Fährhaus, hvor der er tradition for at hilse de passerende skibe velkommen ved at hejse flaget og spille nationalmelodien fra det land, skibet er hjemmehørende i. Desværre var vi så tidligt på færde, at der endnu var lukket.

(Foto forfatteren for H&S)

On the way out of the Elbe we passed the old café Schulaur Fährhaus, where there is a tradition of welcoming the passing ships by hoisting the flag and playing the national anthem of the country where the ship has its home port. Unfortunately we sailed out so early in the morning that it was still closed.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

for en solhøjde. De gamle søkort af papir blev også brugt til at udstikke kursen og nedskrive positioner og klokkeslæt på. Flere rederier har afskaffet søkortene af papir, men hos Maersk Line bruges de stadig.

Vejret var fint med en god sigtbarhed, så det var nemt at følge med i, hvor vi befandt os. CLEMENTINE skød en fart på 10 knob, og

efter tre kvarters sejlads passerede vi de store Airbusfabrikker uden for Hamborg. Lodsens var konstant i radiokontakt med lodsstationerne i land, og der kom løbende ordrer om at korrigere kursen. Klokken halv otte var det endelig tid til morgenmad. Jeg var også ved at være godt sulten; normalt spiser jeg morgenmad, før jeg går i gang med at arbejde, men



den slags hensyn tages der ikke, når man er til søs. Morgenmaden blev serveret kl. 07.30, uanset om skibet skulle afgå fra havn eller ej. Kaptajnen og overstyrmanden havde været i sving siden kl. 05.00 og havde hverken fået vådt eller tørt, men de var vant til det.

Ved morgenbordet var vi kun officererne og mig. Kadetterne havde fået lov til at sove lidt længere, de havde været i byen aftenen før og var kommet lidt sent hjem. Tømmermænd havde de næppe, der var totalt alkoholforbud om bord, også når man var på frivagt, og det blev ikke accepteret at møde om bord med alkohol i blodet; det var ganske enkel bortvisningsgrund. Den strikse alkoholpolitik er forståelig; moderne skibsfart er præget af stramme tidsskemaer og høje krav til sikkerheden, så der er simpelthen ikke plads til, at besætningen er påvirket. Alkoholforbuddet blev indført for et par år siden. Der syntes imidlertid ikke at være nogen problemer med at få besætningen til at overholde den strikse alkoholpolitik. Lige som alkoholkulturen har ændret sig på arbejdspladserne i land, har holdningen til alkohol om bord på skibene ændret sig. Mens vi er ved restriktioner og nydelsesmidler skal rygepolitikken også nævnes. Det var forbudt at ryge indendørs bortset fra i kahytterne, og der var kun få steder udendørs, hvor det var tilladt. Heller ikke det syntes at være et problem. Her er det også tiderne, der har ændret sig; tidligere var det mere reglen end undtagelsen, at besætningen, høj som lav, røg. Billige toldfrie cigaretter og lange ensomme vagter gjorde det nemt at begynde at ryge. Da kaptajnen begyndte som kadet for fyrré år

siden, var han den eneste, som ikke røg. Om bord på CLEMENTINE var der kun en enkelt af officererne, som røg. Tiderne skifter – også inden for søfarten.

Turen ud ad Elben foregik uden problemer. Klokkeren 08.30 passerede vi Kielerkanalens indløb ved Brunsbüttelkoog, og et par timer senere passerede vi Cuxhaven. Farten var blevet sat op, og vi gik nu 13,5 knob gennem vandet men ca. 16 knob over bunden, strømmen var med os. Kort før frokost kl. 12.00 gik lodsen fra borde, og nu var vi på egen hånd. Ude i Tyske Bugt blæste det godt – ca. 14 sekundmeter, og meteorologerne havde lovet frisk til hård vind op gennem Nordsøen. Det var imidlertid ikke noget, som man kunne mærke. Der skal mere til at få et fartøj af CLEMENTINE MÆRSKs størrelse til at vippe.

Ude i åben sø blev autopiloten sat til; vi skulle sejle gennem Nordsøen og være nord for Skagen næste morgen, så nu blev det tid til at lære skibet og besætningen bedre at kende. Stemningen om bord var ganske afslappet. Kaptajnen og styrmanden havde smidt uniformen og var trukket i civil. T-shirts, kortærmede skjorter, shorts og badesandaler var den foretrukne beklædning, når der ikke var myndigheds personer om bord. Jeg fik nu forklaringen på badesandalerne; når besætningen arbejdede i maskinen eller på dækket skulle de have sikkerhedssko på, men så snart de bevægede sig op i huset, hvilket vil sige skibets overbygning med kahytter, saloner, bro osv., skulle man have fodtøj på, som ikke sviner. Der udover var det ikke tilladt at bære fodtøj, når man opholdt sig i saloner og kahytter

med gulvtæpper. Der blev gjort meget ud af at holde huset pænt og rent, for det var ikke kun besætningens arbejdsplads, det var også deres hjem.

Huset havde ni etager med broen øverst. Her var der god udsigt hele vejen rundt, men hvis skibet er fuldt lastet med containere, når de helt op til ottende etage. Under dæk var der yderligere fem etager ned til bunden af maskinrummet. Så det var noget af en tur fra maskinen til broen. Der var en elevator, men flere brugte trappen for at få et minimum af motion.

I "Stueetagen" også kaldet dæk A lå kontrolrummet, hvorfra både maskinen og lasten kunne overvåges. Der var også vaskeri her, og besætningen havde garderobeskabe til arbejdstøj og -sko. På B-dækket var flere af de fælles faciliteter samlet: Kabysen, messen og duty-messen, hvor folkene på vagt kunne spise uden at skulle skifte tøj. Derudover var der motionsrum og felthospital.

Fra dæk C og op til dæk G var der kahytter og saloner. På D-dækket lå fortrinsvis kahytter for matroserne og en salon, som de brugte. På E-dækket boede de fleste kadetter, og det var også her, jeg boede. På F-dækket var der yderligere kahytter til kadetterne, en biograf, salon, klasselokale til kadetterne og IT café (dog uden internet!) Her lå slopkisten også. I de gode gamle dage var slopkisten faktisk en kiste, der indeholdt forskellige varer som tobak, skrå, rom og forskellige andre fornødenheder, som mandskabet kunne købe undervejs. I dag er slopkisten et lille rum, hvor man fortsat kan købe tobak (cigaretter) men også slik i massevis. Matadormixen har afløst rom

og skråtobak. Det er mit indtryk, at der bliver spist ganske meget slik om bord. Slopkisten var i hvert fald næsten tom, der var kun lidt Gajol, Dajm og marcipanbrød tilbage. Slopkisten fyldes hver gang skibet begynder rejsen fra Europa til Fjernøsten.

På G dækket lå kahytter for officererne og på H-dækket lige under broen havde kaptajnen og maskinchefen deres kontorer og kahytter. Ved siden af kaptajnens kahyt lå skibets bibliotek, hvor besætningen kunne låne bøger fra Søfartens Bibliotek og bøger udsendt af rederiet.

Selvom der ikke er de samme skillelinjer mellem navigatører og maskinfolk som i gamle dage, er det stadig tradition, at navigatørerne fortrinsvis bor i styrbords side og maskinstrengene til bagbord, og det er stadig sådan, at officerernes kahytter ligger øverst og de meniges længere nede.

Skibets minimumsbesætning er 13 mand, men der er som regel lidt flere til at udføre forskellige vedligeholdelsesopgaver. På denne rejse var besætningen på 19 mand plus seks kadetter, som var ude på deres første rejse, og så mig som det tynde øl. Besætningen var typisk for danske skibe i international fart: Dansk kaptajn og seniorofficerer, enkelte udenlandske officerer og filippinske matroser – det der i dag hedder skibsassistenter. Kaptajn, overstyrmand, maskinchef, første maskinmester og tredje maskinmester var danske. Der var tre udenlandske officerer: Første styrmanden var inder, andenstyrmanden ukrainer og anden maskinmester var rumæner. Resten af besætningen var filippinere, det var kokken,

koksmathen og stewarden i køkkenet, fire skibsassistenter og til vedligeholdelse en elektriker, to repairmen og en motorman. Det satte naturligvis sit præg på livet om bord, at der var så mange nationaliteter, det vender jeg tilbage til senere.

Ude på åbent hav var sejladsen ganske udramatisk, og der blev tid til det daglige rutinearbejde. For kaptajnens vedkommende betød det en masse administrativt arbejde. Siddende i sit kontor mindede han mere om en leder af en virksomhed end en kaptajn, bortset fra at han ikke bar hvid skjorte og slips, men sad i kortærmet skjorte og shorts. Kaptajnens opgaver er blevet mere og mere administrative gennem tiden. De tider, hvor kaptajn og maskinchef kunne sidde i salonen og få en drink ud på eftermiddagen er for længst slut. Når skibet har nået Europa, følger mange havneanløb, nogle gange med mindre end et døgn mellemrum, og ved hvert anløb skal der ordnes toldpapirer, de seneste instrukser fra rederiet skal gennemgås, og lods skal bestilles. Kommunikationen med havnemyndigheder og med rederiet foregår via internettet. På grund af den teknologiske udvikling var radiotelegrafisten blevet overflødig.

Efter en rundtur i huset blev der også tid til at tage et kig ned i maskinen. Maskinrummet var så stort som en katedral. Det gik flere etager over og under dæk. Hele rummet var malet i en cremet lys gul farve. Midt i maskinrummet stod den enorme lysegrønne Sulzer dieselmotor, som var lige så høj som et 3-etagers hus. Den havde 10 cylindre, der tilsammen

ydede 80.000 hestekræfter – det samme som 1.000 mindre personbiler. Alt på motoren var stort: diameteren på hver cylinder var 96 cm, og slaglængden, dvs. den længde stemplet bevæger sig fra top til bund var på omkring 2,5 meter. Inden man gik ind til hovedmotoren skulle man iføre sig høreværn, da støjniveauet var meget højt, og det var næsten umuligt at føre en samtale derinde, mens motoren kørte. Motoren løb langsomt; mens jeg var dernede kun ca. 70 omdrejninger pr minut, og gennem larmen kunne man høre hvert enkelt stempeleslag. Det meste af tiden, mens jeg var med, kom motoren ikke meget over 90 omdrejninger i minuttet. For fuld kraft kan den køre oppe i nærheden af 120 omdrejninger i minuttet. Det kræver meget brændstof at holde motoren kørende. Hvis CLEMENTINE MÆRSK sejler for fuld kraft, bruger den 250 tons olie i døgnet, men i takt med, at farten reduceres, falder forbruget drastisk og kommer ned på mellem 100 og 150 tons olie i døgnet. Det virker stadig voldsomt, men man må huske på, at CLEMENTINE hører til blandt sværvægterne inden for skibsfarten, og at skibsfart er den mest energiøkonomiske transportform overheadet.

Der var varmt i maskinrummet, men ikke ulideligt. Ventilationen kørte hele tiden, og luften var ikke tæt af motoros og dieselrøg. Den store hovedmotor var suppleret med fem hjælpemotorer på hver 3.000 hk. De stod på mellemdækkene omkring hovedmotoren. Hjælpemotorerne leverede strøm til styremaskinen, bov- og agterthrustere, samt til de mange kølecontainere, der er om bord, skibets





Afslappet stemning på broen i åben sø. Der ikke behov for at bære uniform med distinktioner, når der ikke er myndigheds personer om bord. Til højre ses kaptajnen, ved styrepulten en af kadetterne og i baggrunden overstyrmanden.

(Foto forfatteren for H&S)

Relaxed atmosphere on the bridge in open sea. There is no need to wear uniforms with badges of rank when there are no higher authorities on board. On the right is the captain, at the control panel one of the cadets, and in the background is the chief officer.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

mange ballastpumper og til huset. Tilsammen havde hjælpemotorerne effekt nok til at levere strøm til en mellemstor dansk provinsby.

I forlængelse af maskinrummet lå et reserveredslager og et lille maskinværksted med drejebænk, fræser, koldsav, værktøjsbænke og svejseplan. Her kunne maskinfolkene udføre mindre reparations- og vedligeholdelsesarbejder. Hovedmotoren kørte i døgndrift, mens skibet var i søen, og der var altid mindst en

hjælpemotor i gang. Det krævede konstant overvågning, og ved siden af hovedmaskinen lå maskinens kontrolrum, hvorfra maskinmestrene kunne overvåge motorernes drift. Der blev jævnligt taget prøver af motorernes smørelolie, og brændstoffet blev også kontrolleret for svovlindhold, urenheder og viskositet. Det var ikke almindelig let diesel, som vi kender det fra person- og lastbiler, som motoren brugte. Kvaliteten af olien, som hovedmotoren kø-

rer på, kan variere afhængig af leverandøren, og det er noget tyktflydende stads, som skal varmes op for at få den rette viskositet. Mens jeg blev vist rundt, fik jeg indtryk af, hvor fintfølende og avanceret en moderne dieselmotor er, selvom den kører på de samme principper som Rudolf Diesels første motorer fra slutningen af 1800-tallet.

På min tur rundt i maskinen fik jeg set skibets enorme skrueaksel, der går fra hovedmotoren til agterendens stævnør, hvor akslen går igennem og forbindes til skruen. Akslen er en kraftig massiv stålstang, men den skal også overføre de mange kræfter til den store skrue, der skubber skibet fremad. Rundturen blev afsluttet med en tur gennem ingeniørgangen ud til agterskibet, hvor den store styremaskine kontrollerer rorets stilling. Ingeniørgangen går fra for til agter, og her kan man gå beskyttet mod vind og vejr, og når skibet er i kraftig søgang, vrider skibet sig, så man ikke kan se fra den ene ende til den anden. Det lød lidt uhyggeligt, men det var også overraskende. Når man ser størrelsen af CLEMENTINE MÆRSK, virkede skibet stabilt og urokkeligt, og alligevel giver det sig, når der er voldsom søgang.

Klokken 17.30 var der aftensmad. Menuen stod bl.a. på stegt tunfisk. Det var lækkert, og kaptajnen roste skibets kok. Måltiderne var et af de få tidspunkter, hvor størstedelen af besætningen var samlet, og maden spillede en stor rolle for besætningens trivsel. Ved bordet sad de fem danske officerer, jeg selv og så den ukrainske andenstyrmand. Snakken gik lystigt på dansk, og jeg tænkte, at det måtte

være ensomt for andenstyrmanden at sidde ved bordet uden at forstå, hvad der blev talt om. Førstestyrmanden havde vagt på broen og havde sjældent lejlighed til at spise sammen med de andre officerer. Efter aftensmaden var det overstyrmanden, der havde vagt frem til klokken 20.00. Senere på aftenen ved 22-tiden var jeg oppe på broen for at se, hvordan det foregik, efter at solen var gået ned. På den sidste trappe op til broen var det almindelige lys slukket og erstattet med rødt lys. Det var ikke fordi, der foregik noget fordækt oppe på broen, men det røde lys ødelægger ikke nattesynet. Da jeg trådte ind på broen, var alt lys slukket, og de vagthavende kunne kun ses i skæret fra navigationsinstrumenternes lys. På broen stod andenstyrmanden og en filippinsk udkig. Der var stille deroppe, og man kunne kigge ud over havet, der lå mørkt, så langt øjet rakte. Der er altid mindst to mand på broen om natten, men jeg tvivler på, at de fik talt meget sammen, da begge ikke talte det bedste engelsk i verden. Styrmandens vagt bestod i at holde øje med kursen og hele tiden være opdateret på, hvor skibet befandt sig. Med jævne mellemrum blev han afbrudt af en alarm, som han skulle deaktivere ved at trykke på en knap for at vise, at han er vågen. Udkiggen var på broen som en ekstra sikkerhed i tilfælde af, at styrmanden skulle være optaget af noget andet, eller hvis det blev nødvendigt at gå over til manuel styring. Jeg blev ikke oppe på broen ret længe. Vi skulle have lods oppe ved Skagen klokken 07.00 næste morgen, så jeg gik tidligt i seng for at være klar, når lodsens kom om bord.

Næste morgen var det gråvejr. Det havde blæst op, og jeg kunne mærke ganske svage rystelser forårsaget af bølgerne, men det var ikke noget at tale om. Oppe på broen stod kaptajnen, overstyrmanden og maskinchefen. Der var en koncentreret stemning deroppe, så jeg undlod at blande mig, men nøjedes med at tage billeder og observere. Kaptajn og Styrmand var igen i uniform ganske som i Hamborg, hvor vi også havde haft lods om bord.

Lodsbåden kom til syne i det fjerne. Den så lille ud mellem de forholdsvis store bølger. Hastigt nærmede den sig CLEMENTINE MÆRSK. Da den var kommet helt tæt på, anmodede lodsens kaptajn om at lægge skibet, så det kunne danne læ for bølgerne til bagbord. Det skete med det samme, og lodsbåden sejlede med høj fart bag om CLEMENTINE MÆRSK for at komme på bagbords side. I løbet af kort tid var lodserne kommet om bord. Lodsbåden vendte om og satte kursen mod Skagen. Det hele forløb glat, men det var tydeligt, at det krævede koncentration fra alle parter at få det til at lykkes. Kaptajnen stod selv ved roret under manøveren, og han kunne med tilfredshed konstatere, at lodserne havde entret skibet præcis kl. 07.00 ganske som aftalt. Kort efter stod lodserne oppe på broen. Kaptajnen orienterede om skibets fart og kurs, hvorefter de diskuterede ruten og farten gennem Kattegat. Der er lodspligt gennem Kattegat for skibe med bestemte typer last og med en vis dybgang. Strengt taget havde CLEMENTINE MÆRSK ikke pligt til at tage lods om bord allerede ved Skagen, men alle skibe fra Maersk Line tager lods om bord, når de run-

der Skagen, også selvom de ikke har pligt til det. Det har noget at gøre med sikkerheden, men det spiller nok også ind, at det ville skabe meget negativ omtale, hvis et skib fra Danmarks største rederi blev indblandet i et havari i dansk farvand uden lods om bord.

Klokken 07.30 gik jeg ned i messen til morgenmad, der var ingen officerer i messen, så jeg satte mig ved kadetterne, der alle havde valgt ikke at springe morgenmaden over. Det var lørdag, og det var deres fridag. Kadetterne indgik ikke i det almindelige vagtskema, men fulgte med i arbejdet på broen og i maskinen to gange fire timer mandag til fredag. Lørdag og søndag var fridage, hvor de kunne skrive opgaver, gøre rent og ordne vasketøj. Deres træningsofficer var afmønstret et par uger før, så de var ikke tynget af opgaveskrivning. Det var kadetternes første sejlads. De havde påmønstret knap 11 uger før, da CLEMENTINE MÆRSK sejlede fra Europa til Fjernøsten, og nu var der kun få dage, til de skulle vende tilbage til skolen. Turen havde været en stor og meget lærerig oplevelse. Flere af dem følte, at de havde lært mere på de knap tre måneder på skibet, end de havde lært det første halve år på skolebænken, men nu længtes de efter at komme hjem igen. I det forløbne døgn havde de kunnet høre dansk radio igen, og snakken gik om, hvor meget de havde savnet at høre danske stemmer. De havde svært ved at skjule deres hjemve, og det, at vi nu var i dansk farvand, gjorde det ikke lettere.

Efter morgenmaden var det tid til at besøge kabyssen. Den mindede om et mindre insti-



En uformel pause. Et par af de filippinske skibsassistenter var samlet i den lille salon for at kigge på kameraer i et katalog fra en hollandsk internethandel. Den ene af dem ville sende et kamera hjem til sin familie, og der blev diskuteret ivrigt, hvilken model det skulle være. Gaver spiller en vigtig rolle i de filippinske søfolks relationer til dem derhjemme. Da jeg ville tage et billede, stillede de villigt op til fotografering. Jeg tror det var fordi de gerne ville tage sig ordentligt ud.

(Foto forfatteren for H&S)

An informal break. A couple of the Philippine ship's assistants had assembled in the small saloon to look at cameras in a catalogue from a Dutch internet shop. One of them wanted to send a camera home to his family and there was a lively discussion about which model it should be. Gifts play an important part in the Philippine sailors' relations with those at home. When I wanted to take a picture they were quite willing to pose. I think it was because they wanted to look good in the picture.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

tutionskøkken; vægge og køkkenborde var af rustfrit stål, og på det flisebelagte gulv stod køkkenmaskinerne, og over komfuret hang køkkenredskaber og pletter og pander. Bagerst i kabyssen var der adgang til kølerummene, hvor provianten opbevares. Når CLEMENTINE begynder en rejse fra Europa, provianteres der i Bremerhaven. Indkøbene planlægger kokken i samarbejde med kaptajnen, og når skibet anløber Bremerhaven, står det hele klar til at blive taget om bord. I princippet skal provianten holde til hele turen frem og tilbage, men undervejs suppleres der med friske grøntsager og frisk mælk.

Kokken havde et budget på et bestemt beløb per mand per døgn, så det krævede både økonomisk sans og overblik at tilrettelægge indkøbene. I kabyssen havde kokken og koksmathen travlt med at rydde op efter morgenmaden, men der blev alligevel tid til at få en snak med kokken og få et lille indblik i en filippinsk sømands liv. Crisanto havde sejlet som kok siden 1975. Han begyndte hos Mærsk for 10 år siden og ønskede at blive i rederiet, til han som 60-årig skal pensioneres om tre år. Han plejede at være ude i seks måneder og hjemme i to måneder på ferie. Han fik ikke ferien betalt, så han havde som regel ikke råd til mere. Han fortalte, at han har tre sønner og en datter, der alle er voksne. Den ene søn arbejdede på hotel i Saudi Arabien og ville gerne ud som kok hos Mærsk, men det krævede mere erfaring. Datteren var bankuddannet og skulle i november giftes med en sømand, som også gerne ville sejle i Maersk Line, men han havde heller ikke erfaring nok. Crisanto blev

lidt længere ude denne gang for at tjene penge til brylluppet og for at hjælpe datteren og ville først vende tilbage på søen i begyndelsen af 2011. Jobbet som kok var vellønnet efter filippinsk standard, så hans kone havde ikke behovet at arbejde. De havde haft råd til at sende deres børn på “high school”, hvilket ikke var muligt med en almindelig filippinsk indtægt. Alle hans børn havde fået uddannelse takket være hans indtjening. Maersk Line regnedes for et godt rederi at arbejde i. Der var ordnede forhold, og lønnen lå over gennemsnittet. Crisanto kunne se frem til en pension, når han træder tilbage, og det var næsten det bedste af det hele. Han havde været eneforsørger af familien og hjalp stadig børnene lidt, men i takt med, at de blev i stand til at klare sig selv, ville han få råd til at gå på pension og måske købe en bil.

Crisanto arbejdede sammen med koksmaten Gerardo, som kun var ude på sin anden rejse med Maersk Line. Som koksmat stod han for salat og grønsager og for at gøre klar til morgenmad og ordne frokostbordet. Han startede kl. 05.00 om morgenen, mens Crisanto startede kl. 05.30. Crisanto stod for hovedmåltidet og var også skibets bager. De havde en eftermiddagspause fra kl. 13.30, indtil de skulle i gang med at lave aftensmad. Efter aftensmaden havde de fri.

Ved frokostbordet var officererne igen samlet, og kaptajnen roste igen de to filippinske kokke. De er langt over den sædvanlige standard. Indtil for få år siden var kokken dansk, og maden, der blev serveret, var også dansk, men for nogle

år siden besluttede rederiet at ansætte filippinske kokke i stedet, hvilket de danske officerer langt fra var tilfredse med. De havde oplevet kokke, som ikke kunne lave europæiske mad, og som f.eks. kom salamien i en gryde eller ovnen. De to kokke om bord gjorde noget ud af deres arbejde og havde en faglig stolthed. Den forrige kok var ikke så god. Han var meget usikker overfor den europæiske madtradition, og kaptajnen måtte vise ham fotos af, hvordan maden skulle se ud. Mange filippinske kokke har svært ved at forstå at lave dansk mad og for at hjælpe de udenlandske kokke udgav Søfartens Arbejdsmiljøråd for et par år siden en kokebog med traditionelle danske retter på filippinsk. Maden betyder enormt meget, og kaptajnen vil have, at tingene er i orden: Skibet er trods alt hans hjem i knap tre måneder ad gangen.

Turen ned gennem Kattegat forløb planmæssigt. Ved 11-tiden passerede vi Anholt, og klokken 17.00 passerede vi Røsnæs. En af kadetterne stod oppe på monkey island – dækket over broen – og kiggede længselsfuldt ind mod land. Han var fra Kalundborg, og hjemveen trak virkelig i ham. Kadetternes rejse var snart slut. De skulle afmønstre i Göteborg, men først skulle vi ned til Gdansk. Sejladsen ned mod Storebælt blev fulgt med stor intensitet af de danske officerer, det var alligevel noget særligt at se de danske kyster fra søsiden. Kaptajnen, som havde sejlet verdenshavene tynde gennem mere end 40 år, havde aldrig sejlet gennem Storebælt før.

Aftensmaden blev serveret som sædvanlig klokken 17.30. Det var lørdag, så der var gjort





Vagtskifte på broen: Den ukrainske andenstyrmand overdrager broen til den indiske førstestyrmand. Udenlandske officerer er blevet hverdag på danske skibe. Det er en international branche.

(Foto forfatteren for H&S)

Change of watch on the bridge: The Ukrainian second mate is handing over the bridge to the Indian first mate. Foreign officers have become an everyday phenomenon on Danish ships. It is an international branch.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

noget ekstra ud af maden, og vi fik både forret og dessert. Det var rart med lidt afveksling i den daglige rutine. På CLEMENTINE serveres der is som dessert hver lørdag og onsdag. Der blev imidlertid ikke tid til at hænge for længe

ved middagsbordet, Storebæltsbroen nærmede sig i horisonten.

Passagen under Storebæltsbroen var dagens store begivenhed. Ved sekstiden nærmede vi os broen. Alle officererne og kadetterne var kommet op på broen eller monkey island. Set på afstand virkede broen ikke så stor, men som vi nærmede os, fik vi virkelig set, hvor stor og elegant den er. Når man kører oppe på broen, virker den solid og bastant, men set fra vandet er den en meget elegant konstruktion. Selve kørebanen er en svagt buet sort tynd streg, der bæres oppe af en lang række endnu tyndere tråde, og pylonerne står som hvide vartegn, der markerer indsejlingen til det sydlige Storebælt. Der blev taget masser af billeder af den første passage af broen, og alle ville gerne have et minde om det. For kaptajnen var det noget ganske særligt. Ikke nok med, at det var første gang, han sejlede under broen, det var også første gang, han som kaptajn passerede sin fødeby Korsør, og det skulle naturligvis foreviges. Vi sejlede under broen klokken 19.01, og der blev tudet i hornet. For de danske søfolk var det lige så fascinerende som at sejle gennem Malacca Strædet.

Sejlruten gennem Storbælt var godt afmærket. Bøjerne stod meget tæt, så det var forholdsvis nemt at følge med i, hvor vi var. Farvandet var meget strømfyldt, og flere steder var der så snævert i den afmærkede dybvandsrute, at det var nødvendigt at have en rorgænger ved roret. Kaptajn, styrmand og lods fulgte hele tiden opmærksomt med i, hvor vi nøjagtigt befandt os, og kontrollerede løbende deres observationer på søkortet, selvom de også kunne



Kaptajnen på monkey island med Storebæltsbroen i baggrunden. Det var en stor oplevelse for alle danskerne om bord at sejle under broen. For de flestes vedkommende var det første gang; det gjaldt også for kaptajnen, der har sejlet i 40 år, men aldrig gennem Storebælt.

(Foto forfatteren for H&S)

The captain on monkey island (the ship's upper bridge) with the Great Belt Bridge in the background. Sailing under the Bridge was a great experience for all the Danes on board. For most of them, including the captain, it was the first time. The captain has sailed for 40 years, but never through the Great Belt.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

se skibets position på det elektroniske søkort. Jeg fik forklaret, at det hele tiden gælder om at være foran, så man kan reagere hurtigt, hvis en uventet situation skulle opstå.

I skumringen passerede vi Spodsbjerg. Her går dybvandsruten meget tæt ind under land, og man kunne med det blotte øje næsten se folk inde på land. Maskinchefen var kommet op

på broen. Han var fra Sydfyn, og hans familie stod inde på kysten og kunne se skibet. Der blev blinket med signallampen og tudet i hornet, og over mobilen fik han en kort snak med sin kone og børn. Kort efter var det kaptajnens tur til at signalere. Han boede i Svendborg, og hans kone stod lidt syd for Spodsbjerg og ventede på, at vi skulle passere. Igen blev der tudet i hornet. Inde fra land blev der svaret med

blinkende billygter, mobilen kom frem, og kaptajnen fik bekræftet, at hun både havde set og hørt CLEMENTINE inde fra land. Det var sjovt at se de garvede søfolks begejstring over næsten at kunne se familien, og jeg tænkte, at det må være en speciel fornemmelse at sejle forbi familien få sømil fra land, og så vide, at man først ser dem om en uges tid. Så nære og dog så fjerne.

Ved 21-tiden var vi kommet ud af det vanskeligste farvand, og styringen blev sat på autopilot. Efter en lang dag mættet med nye indtryk gik jeg i seng.

Hele søndagen sejlede vi med nedsat fart gennem Østersøen. Lodserne havde forladt skibet, da vi passerede Gedser kl. 04.00 om morgenen. Dagen var ganske begivenhedsløs, alt kørte efter de sædvanlige rutiner, vejret var stille, og jeg fik lejlighed til at komme rundt og se skibet udendørs. Der var ikke mange steder at opholde sig udendørs på skibet. Bag huset løb en udendørs trappe mellem etagerne, og her kunne man gå ud og få lidt frisk luft. Fra C-dækket var der adgang til skibets swimmingpool, og på etagen under lå en overdækket terrasse. Swimmingpoolen var i sagens natur ikke i brug mens jeg var med, men kadetterne fortalte, at de havde stor glæde af den, da de var nede sydpå, hvor både temperaturen og luftfugtigheden var høj. Det er i øvrigt noget af et vejrskifte man oplever på sådan en rejse fra et vinterkoldt Europa til den tropiske hede nær Ækvator og så tilbage igen.

Man kunne gå hele vejen rundt på skibet langs en smal gang, der lå langs skibssiderne

under containerdækket. Forrest lå bakken med store fortøjningsspil og ankerkæder. Helt herude var der fuldstændig stille. Man kunne overhovedet ikke høre motoren eller mærke vibrationer fra skruen. Bakken var også et yndet opholdssted, når besætningen havde fri-vagt under varmere himmelstrøg. Her kunne man sidde i fred og ro og sole sig, læse bøger eller tage et hvil. Henne agter var der også et dæk under containerne, hvor spillene til agterfortøjningerne stod. Her var der alt andet end stille. Der var støj fra maskinrummets ventilation, og det var ikke et sted, man havde lyst til at være ret længe ad gangen. På min tur rundt på dækket mødte jeg ikke en eneste fra besætningen. De fleste arbejdsopgaver foregik i maskinrummet eller på broen, og der kunne gå dage, hvor besætningen ikke behøvede at komme uden for en dør.

Efter min tur rundt på dækket fik jeg tid til at tale med kaptajnen om pirater. På alle etager i huset hang et printet skilt med bagsiden udad. På forsiden stod printet et påbud om, at alle døre skulle holdes låst, når skibet var i piratområde, og i dutymessen hang en plakat, der på engelsk opfordrede besætningen til årvågenhed, når der var risiko for piratangreb. Kaptajnen fortalte, at piraterne har udvidet deres virkeområde fra Adenbugten til hele det Indiske Ocean. Det betød, at de var i risikoområdet for piratangreb i knap en uge, før de nåede op til Rødehavet. I al den tid gik der en vagt i hver brovinge, og i det hele taget påvirkede det besætningen, fordi der hele tiden var risiko for piratangreb. Hver gang de sejlede ind i piratfarvand, holdt kaptajnen et møde med

hele besætningen, hvor han informerede om, at de nu var på vej ind i en risikozone. Han var ikke bange men på vagt, som han sagde. Det ødelagde ikke hans nattesøvn, men faren lurede hele tiden. Hvis de en dag blev angrebet, så ville skibet ikke gøre modstand for tænk, hvis en fra besætningen blev dræbt, det ville han ikke stå model til. Risikoen for piratangreb var størst i perioder med stille vejr, hvor skibe i det Indiske Ocean dagligt blev udsat for angreb. I risikozonen sejlede CLEMENTINE MÆRSK og de andre store containerskibe 22-23 knob. Det mindskede risikoen for at blive angrebet. Alligevel mente kaptajnen, at det var et spørgsmål om tid, før et af de store containerskibe blev kapret. Det var heller ikke længere muligt at have familien med om bord over det Indiske Ocean, hvilket var rigtig ærgerligt, da det altid havde været rart at kunne være mere sammen med familien. Piraterne er yderst nærværende i dagens søfart.

Sejladsen gennem Østersøen var ganske begivenhedsløs. Skibet gik kun 10-11 knob, da vi var foran tidsplanen. Gennem Storebælt var det nødvendigt at holde en lidt højere fart for at øge manøvreduktigheden, men her i det åbne farvand var det ikke nødvendigt. Grunden til den lave fart var først og fremmest brændstofsbesparelse, men det spillede også ind, at der skulle være plads i havnen i Gdansk, og at det kostede penge at ligge i havn. Derfor bestræber rederiet sig på at gøre havneopholdene så korte, at det bliver muligt at sejle langsomt og økonomisk. Det huede imidlertid ikke maskinchefen. Den langsomme sejlads var ikke

godt for motoren, som sodede til. Motoren er konstrueret til at køre med et bestemt antal omdrejninger, og når den kører langsomt, fungerer den ikke optimalt med tilsodning og alarmer til følge. Det betød, at maskinchefen eller den maskinmester, der havde døgnvagt, kunne få sin søvn godt og grundigt ødelagt. Officererne i maskinen skiftedes til at have døgnvagt, forstået på den måde, at når der lød alarmer fra maskinen, skulle de være klart til at løse problemerne – også om natten.

Det var søndag, da vi sejlede gennem Østersøen, men det var ikke noget, man lagde mærke til. Bortset fra kadetterne, som havde fri, så var søndagen en almindelig arbejdsdag, som ligner alle andre. Dagene om bord lignede meget hinanden. En af de få afvekslinger var lørdagsmiddagen, hvor der var tre retter mad, og onsdagen, hvor der var is til dessert. I løbet af de 11 uger, officererne var ude at sejle, havde de ikke en eneste fridag. Det samme gjaldt for den menige besætning, som endda var ude i seks måneder ad gangen.

Mandag formiddag nærmede vi os Gdansk. Klokkeren 10.00 kom lodsens om bord, og mandskabet gjorde klar til at gå i havn. Kort forinden havde kaptajnen slået motoren bak i et kort øjeblik. Det var en manøvre, man altid gjorde, før havneanløb for at sikre, at motorens omskiftning fungerede. Lodsens blev kort orienteret om skibets dybgang, ballast, motor-kraft, antal af thrustere osv., så han var klar over skibets manøvreduktighed. Han virkede en smule anspændt, men det var også første gang, at et skib af CLEMENTINE MÆRSKs størrelse anløb havnen. Et par slæbebåde nær-

mede sig skibet og gjorde klar til at assistere os ind i havnen. De fik kastet trosser over, og indsejlingen begyndte for alvor. Oppe fra broen kunne man ikke se slæbebådene, men der var hyppig radiokontakt med dem. Ganske langsomt bevægede vi os ind i havnebassinet, hvor CLEMENTINE blev vendt, så den lå parallelt med kajen. Herefter blev skibet ganske langsomt og sikkert manøvreret ind til kajen ved hjælp af dets for- og agterthrusterne. De fleste kender nok det bump, det giver, når en færge rammer færgelejet. Sådan var det ikke her; det foregik så forsigtigt, at man slet ikke kunne mærke det, da skibet rørte kajen. Så snart vi havde nået kajen, tog bådmændene trosserne rundt pullerterne, og skibet blev fortøjet. Under hele manøvren var det kaptajnen, der stod ved roret. Han havde trukket styringen ud i styrbords brovinge, hvorfra han kunne følge med i hele operationen.

Containerterminalen i Gdansk var ikke ret stor. Foruden CLEMENTINE MÆRSK lå et mindre feederskib fra Maersk Line ved kajen. Det var i gang med at blive lastet med to ud af de tre containerkraner, der betjente kajen. Den tredje kran var allerede ved at køre i stilling, inden vi var gjort fast, og kort efter hejste den en "kurv" med et par mand hen over containerne på fordækket. Havnearbejderne var udstyret med lange stænger med en krog for enden. Med den løsnede de de såkaldte twistlocks, som er et genialt beslag, der låser containerne sammen, idet de stables oven på hinanden. Da det var gjort, begyndte losningen af containere på fordækket. Kranen kunne kun lige nå henover de øverste containere, og dagen i forvejen

havde overstyrmanden fået besked om at øge CLEMENTINEs dybgang, så den stak 11,5 meter – ellers ville kranerne ikke kunne række henover containerlasten. Så snart de to øvrige kraner var færdige med feederskibet, kørte de over for at losse CLEMENTINE. Der skulle i alt losses ca. 25.000 tons gods, og vi skulle have nogenlunde samme mængde lastet om bord. Alt sammen skulle være klar til dagen efter kl. 18.00. Det vil sige, at vi skulle losse og laste lige så meget som 2-3 traditionelle fragtskibe fra 1950'erne kunne sejle med. Det ville have taget mindst en uge dengang med hjælp fra en mindre hær af havnearbejdere. Containeren har virkelig revolutioneret fragtmarkedet.

Straks efter vi havde lagt til kaj, blev broen forladt. Al styring blev overført til kontrolrummet nede på dæk A. Kaptajnen fik travlt med at ordne told- og indrejsepapirer og fik besøg af forskellige myndighedspersoner fra havnen. Førstestyrmanden, som havde vagt, gik ned i kontrolrummet for at planlægge losningen. Det er styrmændenes opgave at føre tilsyn med lastning og losning af skibet, når det ligger i havn.

Losning og lastning af et moderne container-skib kan kun lade sig gøre med hjælp fra avancerede computerprogrammer. Et skib af CLEMENTINEs størrelse kan rumme op mod 8.000 containere, og det kræver et enormt overblik at holde styr på dem alle sammen. Transporten af containere på Maersk Lines skibe styres fra et centralt kontor i Singapore. Det er her, det planlægges, hvilke containere de enkelte skibe skal sejle med, og hvor de skal losses, og det er her,





Lastning af containere i Gdansk. Det går stærkt og kræver stor koncentration hos kranførerne, som skal sørge for, at containerne lander præcis hvor de skal. Tidligere, da lastning og losning foregik ved hjælp af få kraner og masser af muskelkraft, var havnearbejderne løsarbejdere. I dag er havnearbejderne fast ansatte med god løn og gode arbejdsforhold.

(Foto forfatteren for H&S)

Loading containers in Gdansk. It goes very fast and demands great concentration from the crane drivers, who have to make sure that the containers land in exactly the right place. Previously, when loading and unloading was done by means of cranes and lots of muscle power, the dockers were casual labourers. Today they are permanent employees with good salaries and good working conditions.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

man har det store overblik over strømmen af containere tværs over oceanerne. Når skibet er lagt til kaj, kommer havnens “planner” om bord med de sidste nye laste- og losseplaner udfærdiget i Singapore. Det er et meget kompliceret puslespil, der skal gå op for at sikre, at containerne placeres rigtigt på skibet. For det første skal det

sikres, at containerne til samme bestemmelsessted placeres sammen, og at der ikke kommer til at stå containere i vejen, som skal losses andet steds. Dernæst skal de placeres, så skibet ikke får slagside. De må heller ikke placeres, således at skibet kommer til at vride sig for meget eller kommer til at bøje. Det kan ske, hvis der

placeres for meget vægt for og agter eller ved at placere for meget vægt foran til styrbord og for meget agter til bagbord. Det er også problematisk, hvis der placeres for meget vægt midtskibs og ikke ret meget for og agter. Det vil også medføre en bøjning af skibet. Udover alt dette skal man sørge for, at farligt gods ikke placeres alt for tæt sammen. Det er alt sammen meget kompliceret og uden hjælp fra et computerprogram, kan det ikke lade sig gøre. Styrmandens opgave er at kontrollere lasteplanerne og sikre, at lastningen ikke går udover skibets stabilitet. Skibet trimmes ved hjælp af store ballasttanke, som ligger nede i bunden. Ved hjælp af store pumper kan ballastvandet flyttes fra den ene tank til den anden og på den måde få skibet til at ligge perfekt i vandet. Under losning og lastning kan det nogle gange gå så hurtigt, at der ikke kan korrigeres hurtigt nok med ballastvand. Så må styrmanden bede kranførerne om at flytte containere i en anden rækkefølge. Før containernes indtog var det også styrmandens opgave at lave lasteplaner. Dengang vidste han, hvad skibet sejlede med; i dag ved han ikke, hvad de forskellige containere indeholder, og kan ikke sige, om det er gummisko, cykler eller fjernsyn, der sejles med. Til gengæld er der fuldstændig styr på, hvilke containere der er om bord på skibet, hvor de kommer fra, og hvor de skal hen.

Det var ikke kun skibets navigatører, der havde travlt, mens vi lå i havn. Der var hele tiden to mand på vagt. Den ene stod ved landgangen og kontrollerede dem, der gik fra borde og kom om bord på skibet. Den anden runderede hele tiden på skibet. Det er et resultat af bombningen af World Trade Center og

er et led i beskyttelsen mod terrorangreb. Alle døre blev også låst, så man ikke kunne komme ind uden nøgle, og selv redningsbådene blev låst af, når skibet lå i havn. Chancerne for at få blinde passagerer var minimale, med mindre de havde gemt sig i en container, hvilket der har været nogle tragiske eksempler på om bord på andre skibe.

Nede i maskinrummet var der også travlt. Det er kun, mens skibet er i havn, at hovedmotoren står stille, og man har mulighed for at inspicere den for mulige fejl og skifte nedslidte dele. Efter frokost var jeg nede i maskinrummet for at se, hvordan arbejdet skred frem. Selvom det kun var et par timer siden, at motoren havde kørt, var den allerede så afkølet, at man kunne begynde inspektion af motorens krumtapaksel. Motoren var så stor, at der var en luge ved hver cylinder nede ved krumtappen. De var alle blevet åbnet, og en af kadetterne gik rundt inde i motoren og inspicerede selve krumtapejet. Han skulle undersøge, om der var tegn på ekstraordinært slid, og om der lå metalstumper, løse møtrikker eller glemte værktøj i bunden af oliesumpen. Indvendig var motoren smurt ind i olie, men plejlstænger og krumtap stod fine og blanke. Kadetterne blev instrueret af førstemaschinmesteren om, hvordan de skulle undersøge lejerne. Det praktiske arbejde om bord er en vigtig del af deres uddannelse, og de lyttede opmærksomt. Jeg spurgte, om de kunne holde varmen inde i motoren ud. Det kunne de sagtens; varmen var ikke noget at snakke om. Det var anderledes, da de var ude på Østen og skulle trække

stempler. Det tog ti timer, og med fyrre grader i skyggen var varmen og fugtigheden i maskinrummet ganske enkelt ulidelig. Det overraskede mig, at det var muligt at gå ind i selve motoren så kort tid efter, vi var lagt til kaj. Grunden til, at det kunne lade sig gøre, var den meget effektive afkøling. Man lader imidlertid aldrig motoren gå helt kold. Mens den er slukket, holdes den varm ved hjælp af kølevand fra hjælpemotorerne. På den måde er den klar til at starte ved afgang.

Vi skulle som sagt ligge i Gdansk i 30 timer, og jeg troede, at besætningen ville få lejlighed til at gå i land, men når skibet var i havn, var der ganske enkelt så travlt, at det kun var et fåtal, der fik tid til det. Et par af kadetterne var kort før frokost gået i land sammen med den ukrainske andenstyrmand. Da de kom tilbage et par timer senere, havde de provianteret – det vil sige købt slik, kiks og den slags. Det var første gang, andenstyrmanden havde været i land i tre uger. Førstestyrmanden kunne ikke få tid til at komme med, så han havde fået kadetterne til at købe en ekstern harddisk for ham. Den tid, hvor en tur i havn var ensbetydende med en tur i land, hører fortiden til.

Om eftermiddagen fik jeg selv fast grund under fødderne. Sammen med kaptajnen var jeg en tur på kajen for at se nærmere på godshåndteringen i land. Losningen var meget effektiv. På kajen holdt trucks i kø for at tage imod containerne. En efter en kørte de ned under de store portalkraner, der så sænkede en container ned på ladet. En havnearbejder fjernede de fire twistlocks, som holder containerne sammen oppe på dækket. Så snart en



Motorinspektion. Når skibet ligger i havn, er der mulighed for at inspicere hovedmotoren. Det er det eneste tidspunkt, motoren står stille. En af kadetterne er i gang med at undersøge krumtappen og en af plejstængerne for slitage.

(Foto forfatteren for H&S)

Engine inspection. When the ship is lying in harbor it is possible to inspect the main engine. This is the only time when the engine is turned off. One of the cadets is examining the crank and one of the connecting rods for wear and tear.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

truck havde fået en container på ladet, kørte den hen til en af de lange rækker af containere på terminalen. Her tog en anden kran den og stillede den på plads. Det kørte som en vel-smurt maskine og så meget velorganiseret ud, men der ligger også et større planlægningsarbejde forud for, at skibet anløber havn. Senere på dagen, da jeg var kommet om bord igen, prøvede jeg at tage tid på, hvor lang tid det tog for kranen at hejse en container af skibet. Det tog ca. halvandet minut, fra kranen havde løf-



Containernes identitet kontrolleres med det samme, når de er losset. Det foregår trådløst ved hjælp af en håndholdt computer, hvor containerens identitetsnumre tjekkes, inden den køres på plads. Havnearbejderen i midten af billedet er kvinde. Arbejdet på havnen er ikke længere forbeholdt mænd.

(Foto forfatteren for H&S)

The identity of the containers is checked right away, when the cargo is unloaded. This is done by using a wireless handheld computer, where the identity numbers of the container are checked before the container is driven into position. The docker in the middle of the picture is a woman. Harbour work is no longer exclusively for men.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

tet en container ned på kajen, til den var klar til at løfte den næste. Det vil sige op til 26,5 tons på mindre end to minutter!

Kranerne var færdige med at losse sent på aftenen, hvorefter lastningen begyndte og fortsatte natten over. Mens jeg havde haft en stille nat i Hamborg, så blev min nattesøvn forstyrret flere gange af de hule drøn fra containere, der blev stillet ned i lasten. Det foregik også

lige ud for vinduerne ind til min kahyt. Næste morgen besluttede jeg mig for at tage en tur ind til byen. Vi skulle først sejle ved 19-tiden, så jeg ville benytte lejligheden til at komme i land. Det havde været nogle meget intensive dage for mig med masser af indtryk, og jeg trængte til at komme lidt væk for at fordøje det hele. Det var ikke lige til at gå ind til byen. Containerterminalen lå helt for sig selv femten minutters kørsel fra centrum. Først skulle jeg hen på havnekontoret og melde, at jeg ville forlade havnen. De fik mit navn, som også stod på CLEMENTINEs passagerliste (som i øvrigt kun havde mit navn). Der blev ført nøje kontrol med, hvem der kom og gik i havnen. Personalet på havnekontoret var så venlige at bestille en taxa til mig, og kort efter sad jeg i en gammel Mercedes fra dengang, hvor brunt og beige endnu var smart.

Gdansk er en gammel hansestad, og det gamle centrum er meget smukt, mens resten af byen blev bombet sønder og sammen af russerne, da de slog tyskerne tilbage under Anden Verdenskrig. Men den gamle bydel havde overlevet på mirakuløs vis og var præget af smukke huse i barok stil. Det så i hvert fald sådan ud. Sandheden er, at også centrum blev bombet i stumper og stykker, men efter krigens slutning havde man genopført området, ganske som det så ud, før den blev ødelagt. Det vidste jeg ikke, og jeg gik rundt i den tro, at det var huse med flere hundrede år på bagen. I centrum solgte næsten hver anden butik rav. Langs Polens og de Baltiske Landes kyster er der rige forekomster af rav. I gamle dage tog man det, som blev skyllet op på stranden. I

dag er det en mere systematisk industri, hvor man graver havbund op, og sier bundmateriale for rav. Jeg kunne ikke stå for fristelsen og købte et stykke rav med et lille insekt inde i. Det er i hvert fald ægte – tror jeg nok.

Efter et par timer i byen var det tid at vende tilbage til skibet. Nede i maskinrummet var de i gang med at inspicere skylleluftskanalerne og stempelringene. Motoren var meget beskidt indeni, hvilket skyldtes, at vi havde sejlet så langsomt. Det giver meget sod. En af de filippinske “repairmen” var kravlet helt ind i motoren for at kontrollere stempelringene. Tidligere på dagen havde kadetterne været på samme tur. Oppe ved cylindrene er der ikke så meget plads som nede ved krumtapakslen, så man kunne blive helt radbrækket af at sno sig rundt her. Jeg fik talt lidt med første maskinmesteren om samarbejdet med de filippinske søfolk. Jeg selv havde lagt mærke til, at flere af filippinerne sprogekundskaber lod meget tilbage at ønske. Maskinmesteren fortalte, at flere af dem var meget dårlige til engelsk, faktisk kunne nogle af dem kun sige nogle få ord, så han var nødt til at trække dem til side og se dem i øjnene, når han gav besked, for at være sikker på, at de forstod ham. Filippinerne havde en tilbøjelighed til at sige “yes Sir”, uden at de havde forstået, hvad der er blevet sagt. Det var en stressfaktor, fordi han ikke altid kunne være sikker på, at de gjorde det, de skulle – ikke på grund af uvilje, men fordi de ikke forstod, hvad der blev sagt. Der blev arbejdet nede i maskinen indtil kl. 17.00. Klokkeren 17.30 var der aftensmad. Det passede fint, da der var planlagt afgang kl. 19.00. Der

blev lastet containere om bord lige til det sidste. Førstestyrmanden gik rundt på dækket og kontrollerede de sidste surringer. Et kvarters tid, før skibet lagde fra kaj, lød en kraftig sirene, og kranerne blev løftet op. Lodsen var kommet om bord, og kort efter ankom de to slæbebåde, der skulle assistere os ud af havnen. Lodsen blev briefet om skibets størrelse, maskinkraft, planlagte kurs ude af havn mm., og klokken 19.15 blev fortøjningerne kastet. CLEMENTINE MÆRSK bevægede sig roligt sideværts bort fra kajen. Lige som ved havneanløbet var det kaptajnen, der stod i den styrbords brovinge og kontrollerede for- og agterthrusterne.

Motoren blev startet, uden at det kunne mærkes oppe på broen, og vi begyndte langsomt at bevæge os fremad. Lodsen gav hele tiden besked om, hvordan der skulle styres “10 degrees port” eller “five degrees starbord”. Kaptajnen forklarede lodsen om instrumenterne. Der var flere ting, som lodsen ikke lige kendte til, men han syntes at have styr på det og var knap så hektisk, som ham vi havde om bord, da vi ankom. Senere fortalte kaptajnen, hvordan nervøse lodser nogle gange gør tingene meget sværere, end de burde være.

Lodsen gik fra borde lidt i otte, og vi sejlede stille og roligt af sted, mens solen gik ned over Gdansk. Da vi var kommet længere ud, blev farten sat op. Vi skulle sejle en del hurtigere til Göteborg, end vi havde gjort fra Skagen til Gdansk, omkring 18 knob. Vores ankomst i Göteborg var blevet fremskyndet til kl. 07.00 torsdag morgen i stedet for kl. 15.00. Klokkeren 20.00 blev overstyrmanden afløst af anden-





Stemningen på broen er koncentreret ved havne-  
manøvrer. CLEMENTINE MÆRSK har netop lagt fra kaj i  
Gdansk. På billedet ses den polske lods, kaptajnen og  
overstyrmanden. Med radioerne kan lods og kaptajn  
kommunikere med slæbebådene og folkene på  
dækket.

(Foto forfatteren for H&S)

The mood on the bridge is very concentrated during  
harbour manoeuvres. The CLEMENTINE MÆRSK has just  
left the quayside in Gdansk. The picture shows the Polish  
pilot, the captain and the chief officer. The pilot and the  
captain can communicate with the tugs and the men on  
deck with radios.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

styrmanden, som havde vagt til kl. 24.00. Han  
fortalte, at det ville blive en travl vagt. Han  
skulle indrapportere sejladsen og lastningen  
og flere andre ting til rederiet i løbet af vagten.  
Så han havde nok at lave og ville ikke komme  
til at kede sig.

Næste morgen passerede vi Bornholm ved  
6-tiden. Jeg fik ikke set Bornholm, men plud-

selig var der dansk netværk på mobiltelefonen.  
Den forsvandt dog efter kort tid. Vejret var fint  
med svag vind og blandet skydække. Klokken  
08.00 stod andenstyrmanden igen på broen.  
Han var som sagt ukrainer og var begyndt hos  
Maersk Line i 2008. Han havde siden gjort tje-  
neste på flere af rederiets skibe. Det var ikke  
noget problem at skifte mellem de forskellige  
skibe, da designet af broen var ens fra det ene

fartøj til det andet, så det var nemt at finde sig til rette, når man havde vagt. Arbejdsmiljøet kunne til gengæld være forskelligt fra skib til skib, men han var godt tilfreds med at være om bord på CLEMENTINE MÆRSK. Her kom kaptajnen ikke og blandede sig hele tiden i hans arbejde, men stoledede på, at han kunne løse sine opgaver tilfredsstillende. Ukraine er ikke er en traditionel søfartsnation, men andenstyrmanden havde set gode karrieremuligheder i at stå til søs og håbede at ende som skibsfører en dag. På mange måder var han et billede på udviklingen inden for dansk søfart, hvor der bliver stadig flere udenlandske officerer, mens antallet af danske er faldende. De udenlandske officerer er billigere end de danske og er længere tid på søen ad gangen. I andenstyrmandens tilfælde var han ude at sejle i fire måneder og hjemme i to. De danske officerer er ude i 11 uger og hjemme i lige så lang tid.

Klokken 09.45 på en sydvestlig kurs passerede vi om styrbord Møn med de karakteristiske hvide klinter. Desværre var sigtbarheden ikke helt i top. Andenstyrmanden kaldte lodsstationen i Gedser op for at advisere vores ankomsttidspunkt og bestille lods til sejladsen op gennem Storebælt. Han fik også aftalt med lodsens, hvilken side lejderen skulle hænge på. En time senere kom kaptajnen selv på broen. Han fik en kort briefing om sejladsen og den planlagte opsamling af lodsens.

Lodsens var som sagt bestilt til klokken 12.00 og kl. 12.04 stod to lodser på broen. De havde netop bordet CLEMENTINE MÆRSK fra den lille lodsbaad. Efter en kort briefing

gik den ene af lodserne med ned for at spise frokost. Her fortalte han om sine oplevelser om bord på udenlandske skibe. Han fortalte blandt andet om, at standarden på flere af de udenlandske skibe, han havde været om bord på, var meget ringe sammenlignet med de danske. På nogle skibe havde end ikke officererne eget bad og toilet, og apteringen var af væsentlig ringere kvalitet end på de danskbyggede skibe. Konkurrencen mellem værfterne i Østen var gået ud over kvaliteten for at få nybygningsprisen ned. I nogle skibe havde man endda ikke strøm i kahytterne og på gangene hele tiden. Her måtte besætningen tage til takke med nødbelysning flere timer om dagen for at spare på strømmen og dermed på brændstof til hjælpemotorerne. Forplejningen kunne også være ringe. På nogle skibe havde lodsens oplevet, at maden blev serveret i nøje afmålte portioner, uanset om man havde fysisk arbejde eller ej. Sådanne forhold havde han aldrig oplevet på danske skibe, hvor standarden generelt er høj.

Den opmærksomme læser vil ikke have kunnet undgå at bemærke, at jeg skriver meget om måltiderne, men rutinerne om bord på skibet gentager sig dag efter dag, og måltiderne er blandt dagens højdepunkter. Måltiderne er det tidspunkt på dagen, hvor flest fra besætningen er samlet. Her kan man få snakket sammen om andet end lige det praktiske arbejde. Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at hele besætningen er samlet – det er den praktisk talt aldrig. Der er altid nogen, der er på vagt, eller som har brug for at sove, og de er henvist til at spise på et andet tidspunkt. Jeg fik for ek-

sempel ikke set ret meget til førstestyrmanden, hvis vagter faldt sammen med spisetiderne. Det er en kendt sag i søfartskredse, at tjansen som førstestyrmand er ensom, medmindre han gør en aktiv indsats for at deltage i fælles aktiviteter. Den menige besætning så jeg heller ikke til måltiderne. Selvom messen ikke var forbeholdt officererne, så foretrak de menige at spise i duty messen, og de spiste også en halv time før officererne. Det gamle skel mellem officerer og menige opretholdtes altså stadig, selvom det ikke var et krav. Jeg har talt med søfolk fra andre rederier, som oplever det samme: De menige foretrækker at spise for sig selv, ganske som det er tilfældet på mange virksomheder på land, hvor de timelønnede og funktionærerne spiser hver for sig. Det behøver i og for sig ikke at være et problem, men om bord på skibene kan det fåtallige mandskab og de forskudte vagter betyde, at en del af besætningen ikke ser ret mange mennesker, mens de er ude at sejle.

Turen op gennem Storebælt lignede turen på vej til Gdansk. De danske officerer nød synet af de hjemlige kyster, og der blev ivrigt fotograferet igen ved passagen under Storebæltbroen. Kadetterne havde fået til opgave at gøre hovedrent i deres kahytter. De skulle alle afmønstre i Göteborg, og kahytterne skulle stå lige så rene og pæne, som da de påmønstrede knap tre måneder før. I det hele taget blev der gjort meget ud af, at skibet fremstod pænt og ordentligt. Som jeg har nævnt tidligere, gik man i badesandaler indendørs, og det var ikke tilladt at bruge fodtøj i rum med gulvtæppe, så man skulle have noget på, der var nemt at tage

af og på. Alle gangarealer i huset blev gjort rent regelmæssigt, og der lå ikke ting og sager og flød i messerne eller andre steder. Skibet er besætningens hjem, det skal være til at holde ud at opholde sig der, og det skal være i ordentlig stand, når nye besætningsmedlemmer kommer om bord. Flere steder havde man forsøgt at gøre det mere hyggeligt. I den lille salon på dæk D var der grønne planter, ligesom der stod et par tomatplanter oppe på broen. Den slags småting er med til at gøre skibet til et mere rart sted at være. Flere af besætningsmedlemmerne havde også gjort deres kahytter mere personlige og hjemlige med plakater og fotos af familie og venner. Det hele skal være nemt at fjerne, når man afmønstres. Væggene i kahytterne er lavet af foliebeklædte metalpaneler, som ikke lige er til at stikke tegnestifter i, så køleskabsmagneter har her fået en ny anvendelse. Kahytten er besætningsmedlemmernes mest private sted. Her kan man være sikker på at være sig selv uden at blive forstyrret. Det er en uskreven regel, at hvis døren ind til kahytten er lukket, er det tegn på, at man ikke vil forstyrres, det kan f.eks. være nødvendigt, når man har brug for at sove. Til gengæld betyder en åben dør, at man ikke har noget imod, at andre banker på. Jeg var ikke helt klar over dette system i starten og lukkede bare døren ind til min kahyt. Først senere på turen fandt jeg ud af, at den lukkede dør betød "vil ikke forstyrres".

Først på aftenen var vi ude af Storebælt og på vej ud i Kattegat. Jeg var på broen for at nyde den flotte udsigt. Man kunne ikke se andet end hav, så langt øjet rakte, og himlen så dramatisk ud med en skarpt optrukket front, der delte



Lodsen kommer om bord syd for Gedser Rev. Det ser dramatisk ud, når lods båden lægger sig op ad CLEMENTINE MÆRSK, og det kræver koncentration på broen, når det sker.

(Foto forfatteren for H&S)

The pilot coming aboard south of Gedser Reef. It looks rather dramatic when the pilot boat lies up alongside the CLEMENTINE MÆRSK, and it demands a lot of concentration on the bridge when it happens.

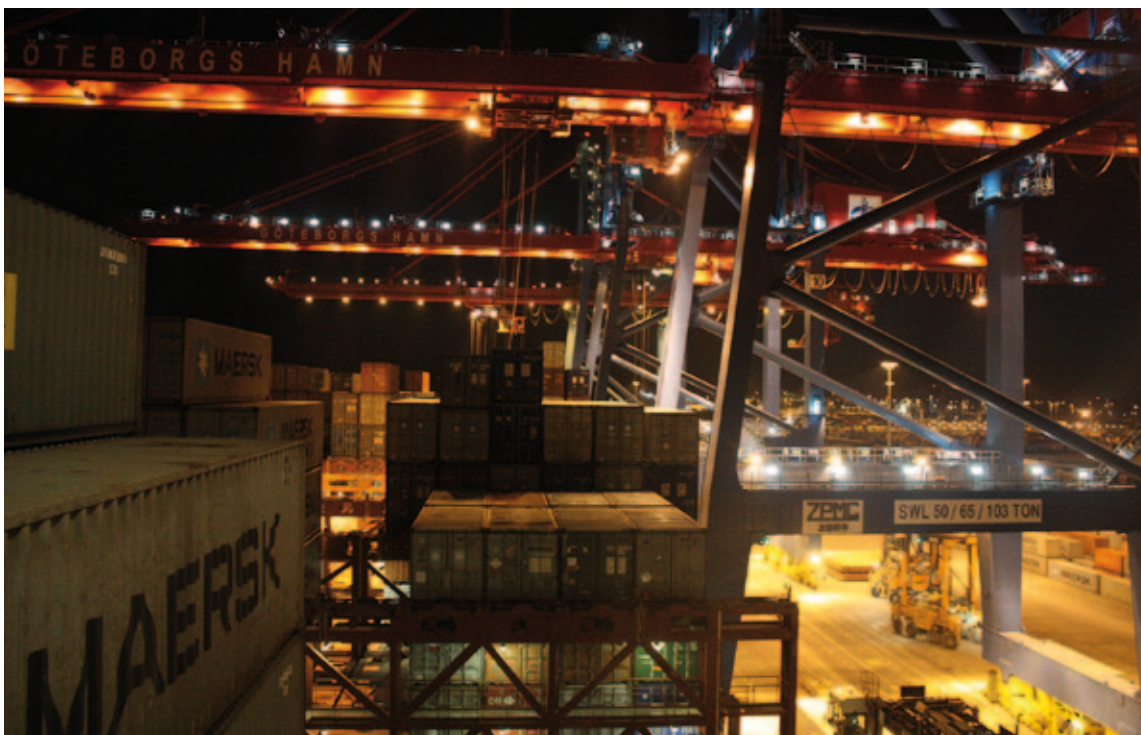
(Photo the author for Danish Maritime Museum)

horisonten i to; mod sydvest hang tunge skyer, og mod nordøst var himlen klar iblandet med store kumulusskyer svagt rosafarvet af den nedgående sol. Helt ude i horisonten anedes konturerne af et par skibe. Et smukt syn.

Vi ankom til containerterminalen i Gøteborg klokken halv syv torsdag morgen. Der var klar blå himmel, og indsejlingen havde været meget flot gennem skærgården. Desværre gik jeg glip af den, da jeg først kom op på broen, lige som vi lagde til. Lodsen var kommet om bord kl. 04.55, og kaptajnen havde været oppe si-

den 04.20. Han var altid på broen, når skibet tog imod lodsen. Overstyrmanden havde haft sin faste vagt fra klokken 04.00 og var også på broen. Manøvren havde været den samme som i Gdansk med assistance fra lods og slæbebåde. CLEMENTINE var blevet vendt og derefter lagt parallelt med kajen og så langsomt styret helt ind. Det er fast rutine at sørge for at lægge skibet med stævnen udad, så det kræver et minimum af manøvrer, når det afsejler. Kort efter, der var lagt til, ankom havnemyndighederne, som kaptajnen skulle tage sig af, og overstyrmanden gik ned i kontrolrummet for





Aftenstemning i Gøteborgs Havn. Lastningen fortsatte hele natten. Der er aktivitet i havnen døgnet rundt, hvor det gælder om at ekspedere skibene så hurtigt som muligt.

(Foto forfatteren for H&S)

The evening atmosphere in Gothenburg harbour. Loading continued all night. There is activity in the harbour 24 hours a day and it is a question of dispatching the ships as quickly as possible.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

at tage imod havnens planner, som kom med de nyeste lastpapirer.

Udenfor var kranerne allerede kørt i stilling, og kort efter var havnearbejderne i gang med at løsne twistlocks, så containerne kunne hejse i land. I Gøteborg brugte man et lidt andet system end i Gdansk, hvor containerne blev løftet over på en truck. Her blev containeren stillet på en stor buk, hvorefter en straddlecarrier, som ligner en mobil portalkran løftede den op og

kørte den på plads. Ellers var der mange fællestrek mellem de to terminaler: De lå begge et godt stykke fra byen, der er ikke ret mange mennesker og ikke ret meget andet at se på end endeløse rækker af containere og andre skibe, der ligger ved kaj. Vi skulle ligge i Gøteborg frem til fredag eftermiddag, men der var så meget arbejde for besætningen, at der ikke blev tid til at komme i land. Et af vilkårene i dagens søfart er, at havneopholdene er korte, så der bliver



sjældent tid til at komme i land. Derudover har besætningen ofte så travlt, at der ikke er tid til at tage den lange tur ind til byen, så de foretrækker at blive om bord, når de har frivagt. Resultatet bliver, at selvom man kommer vidt omkring som sømand, er der langt mellem de eksotiske oplevelser. Før i tiden, da skibene kunne ligge i havne i flere uger, var der tid til at opleve de byer, skibene anløb. Flere fra besætningen fortalte mig, at de kun havde været i havn en enkelt gang eller to, siden de havde påmønstret CLEMENTINE.

Kadetterne havde alle fået godkendt deres rengjorte kahytter, og det var ved at være tid for afmønstring, men før de forlod skibet, fik de besøg af deres familier, som de stolt viste rundt. De fleste af kadetterne skulle tilbage på skolen efter weekenden, så de fik kun en kort pause fra sømandslivet. De kom alle fra SIMAC (Svendborg International Maritime Academy), hver der er tre forskellige uddannelsesretninger: Navigatør, maskinofficer og dualofficer, og på vej til Kina havde de skullet vælge, hvilken retning de ønskede at fortsætte med. Det var nogenlunde fifty-fifty mellem navigatør og maskinofficersuddannelsen, og ingen ønskede at lade sig uddanne som dualofficer. Det hang nok sammen med, at der ingen dualofficerer var om bord på CLEMENTINE MÆRSK.

Kadetterne forlod CLEMENTINE i løbet af eftermiddagen bortset fra en enkelt, der ville blive hentet af familien i Århus. Havnearbejderne var færdige med at losse ved tretiden, og lastningen begyndte. Lige som i Gdansk forsatte arbejdet natten igennem. Der var kom-

met et filmhold om bord, der skulle lave nogle optagelser til en film om håndtering af fødevarer om bord på danske skibe. Filmen skulle bruges til at uddanne cateringpersonalet om bord på danske skibe verden over. Som før nævnt var kokkene om bord bedre end gennemsnittet, så man må håbe, at filmen også kan være inspiration for andre kokke.

Der var blevet mere stille om bord, efter at kadetterne var afmønstret. Om aftenen gik jeg en tur rundt på etagerne i huset. I den store salon, hvor kadetterne plejede at holde til, var der helt tomt, og nede i den lille salon sad en enkelt filippinsk skibsassistent og så film. Både biografen og computercafeen stod tomme, og rundt om på gangene var alle døre ind til kahytterne lukket. Selvom der er fine fælles faciliteter om bord, som indbyder til socialt samvær, var det mit indtryk, at besætningen tilbragte det meste af deres frivagter for dem selv. Dels skal der soves – der arbejdes meget om bord på et skib, dels er det relativt få, der har frivagt samtidig på grund af vagtsystemet. Jeg begyndte at forstå, hvorfor ensomhed er et af de problemer, der fremhæves i meget litteratur om arbejdsmiljø til søs. Når man læser om livet om bord på skibene, før alting blev automatiseret, fremhæves ofte de store skel, der var mellem folk på dækket og folk i maskinen og mellem officerer og menige. På CLEMENTINE MÆRSK oplevede jeg ikke det store skel mellem dæks- og maskinfolk. Godt nok fik jeg fortalt, at motormanden rangerede lidt højere end skibsassistenterne, og at de to repairmen ikke havde så meget status mellem de menige, men det så ikke ud til at forhindre dem i at spi-

se sammen eller være sammen i salonen. Det samme gjaldt for officererne, som ikke gjorde noget væsen ud af, om de var navigatører eller maskinofficerer.

Til gengæld var besætningen i høj grad opdelt efter nationalitet og sprog. Som tidligere nævnt var der to nationaliteter, der dominerede besætningen: De danske officerer og de filippinske menige. At skellet gik mellem officerer og menige forstærkede blot dette, uden at det skal opfattes som noget negativt; der har altid været et skel mellem den menige besætning og officererne også blandt rent danske besætninger. Resultatet var, at der var to hovedgrupper, der havde hver sit sprog til fælles, og som gjorde det nemmere for dem at kommunikere. Til gengæld var der en mindre gruppe officerer, som ikke havde nogen at dele modersmål med. De danske officerer havde nemt ved at sætte sig og småsnakke ved måltiderne, og når filippinerne var sammen, gik snakken lystigt på filippinsk. Til gengæld havde de tre officerer fra Indien, Ukraine og Rumænien ikke de samme muligheder. De multinationale besætninger er et vilkår i dagens internationale søfart, og der er lavet flere studier af relationerne mellem forskellige nationaliteter om bord. De viser, at det er udbredt at gruppere sig efter nationalitet, og at nationalitet og rang ofte følges ad. Grupperinger baseret på nationalitet er særligt fremtrædende i besætninger, hvor en eller to nationaliteter er dominerende. Så på det område var besætningen om bord på CLEMENTINE MÆRSK meget typisk.

Nogle af officererne på CLEMENTINE MÆRSK fremhævede de store kulturelle for-

skelle og sproglige barrierer som forklaring på, hvorfor danskerne og filippinerne holdt sig hver for sig. Alene vanskelighederne med at kommunikere ordentligt på det fælles sprog engelsk kunne volde store problemer, men derudover syntes de heller ikke at have meget til fælles at tale om.

Jeg havde selv svært ved at komme ind på livet af de filippinske søfolk. De var meget høflige og svarede venligt men kort, når jeg talte til dem, og de virkede ikke særlig interesseret i at tale med mig. Det kan hænge sammen med, at de ikke var helt sikre på, hvad jeg var for en størrelse. Var jeg en repræsentant fra rederiet, og hvorfor kom jeg og spurgte om alt muligt? Jeg ville ellers gerne have lært dem lidt bedre at kende. Filippinerne er i dag den største leverandør af søfolk til den internationale skibsfart og har i den danske handelsflåde næsten fuldstændig erstattet den menige danske sømand. Baggrunden for, at filippinere i dag har udkonkurreret de danske søfolk, er indførelsen af Dansk Internationalt Skibsregister, som gjorde det muligt at hyre udenlandske søfolk på danske skibe på internationale overenskomster. At det blev filippinere, der kom til at dominere ikke kun den danske handelsflåde, men handelsflåder over hele verden, skyldtes de meget lave lønninger, som europæiske søfolk ikke kunne konkurrere med, men det skyldtes også, at der på Filippinerne har været en lang tradition for arbejdsmigration. Det anslås, at mellem 7 og 10% af den filippinske befolkning på et eller andet tidspunkt tjener til livets ophold ude i verden. En stor del af dem er søfolk, og en del af dem arbejder på danske skibe.

Selvom deres løn er lav i forhold til europæiske forhold, så er de særdeles vellønnede set med filippinske øjne. En skibsassistent kan tjene nok til at forsørge sin egen kernefamilie og ofte lidt til. På Filippinerne anses søfolk for at være vellønnede og nyder stor respekt og høj status i lokalsamfundet. Det er ikke så let og ligetil at blive sømand på Filippinerne. Det kræver dels en maritim uddannelse dels gode forbindelser til forhyringskontorerne i Manila. Før en ung mand kan stå til søs, har hans familie ofte ydet store økonomiske ofre i form af at betale hans uddannelse og "smøre" de rigtige kontakter, så han kan komme i forbindelse med de rigtige forhyringskontorer. Derfor betyder familien umådeligt meget for de filippinske søfolk, som bruger en stor del af deres indtægt på gaver til venner og slægtninge, der har hjulpet dem på vej. En dag besøgte jeg den lille salon, hvor nogle af de filippinske søfolk var i færd med at studere et postordrekatalog. Den ene af dem ville købe et kamera, som skulle sendes hjem til en slægtning. De diskuterede ivrigt, hvilket kamera han skulle vælge, og det var tydeligt, at der var tale om en større udskrivning. Jeg viste dem mit kamera, som godt nok lå i den halvdyre ende af skalaen, og det blev straks afvist som "too expensive".

Set i bakspejlet kan jeg godt forstå, hvis den filippinske besætning var lidt reserveret. For dem er arbejdet som sømand yderst eftertragtet og måske den eneste vej ud af fattigdom for hele familien, og der står alt for meget på spil til, at de uden videre vil åbne op over for en vildt fremmed, hvis motiver de ikke rigtig kender, og fortælle vidt og bredt om deres liv

og arbejde. Jeg var bare nysgerrig og uden bagtanker, men de store forskelle i kultur og baggrund krævede nok mere tid og en større indsats at nedbryde fra min side. Et skib er i dag virkelig præget af store kulturelle og økonomiske forskelle, så det er ikke så underligt, at der ikke er det store fællesskab besætningsmedlemmerne imellem. Faktisk synes jeg, det er imponerende, at skibet fungerer så godt, som det gør. Det er en arbejdsplads, hvor folk taler pænt til hinanden og passer deres arbejde, men det er milevidt fra den romantiske forestilling om besætningen som én stor familie, som vi bl.a. ser det i film som "Martha".

Fredag morgen var kranerne stadig optaget af at laste skibet. Lige som i Gdansk havde de været i gang hele natten, men det var ikke gået ud over min nattesøvn. Det var en flot morgen med sol og klar blå himmel. Selvom containerterminalerne har mange fællestræk fra den ene havn til den anden, så er der også forskelle. Containerterminalen i Gøteborg lå nogle kilometer vest for selve byen midt i skærgården, så udsigten var noget mere inspirerende end i Gdansk. Havnen var også mere travl. Der var en livlig trafik af ro-ro-færger fra bl.a. DFDS, og i det havneafsnit, hvor vi var fortøjet, lå også nogle af de store ro-ro-skibe, som er specialiserede i transport af personbiler, og som på afstand ligner flydende skotøjsæsker, ikke særlig kønne, men helt sikkert effektive. Jeg var en sidste tur rundt på hele skibet og fik taget fotos fra både maskinrum og dækket. Overstyrmanden tog sig tid til at sætte mig yderligere ind i systemerne bag lastplanlægningen. Jeg fandt ud af, at containerne om bord er organiseret i



Overstyrmanden kontrollerer de nyeste lasteplaner, som han modtog, da skibet lagde til i Gøteborg. Ved hjælp af computerprogrammet Loadstar kan han hurtigt danne sig et overblik over, hvilke containere der skal losses, og hvilke containere der skal lastes om bord.

(Foto forfatteren for H&S)

The Chief Officer checks the latest stowage plan, which he received when the ship arrived at Gothenburg. By means of the computer programme Loadstar he can quickly get an overview of which containers to unload and which to load.

(Photo the author for Danish Maritime Museum)

tværskibs rækker kaldet “bays”, mens de langskibs rækker kaldes for “rows”. Derudover er der en talkode, som viser, hvor i den lodrette stabel, der kaldes en “tier”, containeren skal

stå. Man tilstræber at samle alle containere til en bestemt destination i samme bay og om nødvendigt i samme row for på den måde at undgå unødige løft af containere, der står i vejen. Det er også nødvendigt, da det koster 100 dollars at løfte en container af og på igen.

Nede i maskinen fik jeg demonstreret, hvordan hovedmotoren udluftes kort før afgang ved at tørne den et par gange med nogle ventiler åbne, så alle urenheder og kondens blæses ud, inden den startes. Selvom mit hoved efterhånden var fyldt godt op med oplysninger og detaljer, var der stadig meget at lære.

Vi gik fra kaj klokken 15.00. Langsomt blev CLEMENTINE MÆRSK trukket væk fra kajen af to slæbebåde og skibets thrustere. Der var indadgående strøm, og CLEMENTINE drev langsomt mod et skib, der lå for svaj agtenfor. Endelig var CLEMENTINE så langt fra kaj, at hovedmotoren kunne startes, og vi begyndte at bevæge os fremad. Det var de svenske havnelodser, der havde insisteret på at trække CLEMENTINE parallelt fra kajen. Kaptajnen havde foretrukket, at vi havde trukket stævnen ud først og så ladet skibet sejle fremad for egen kraft. Så havde vi undgået at drive baglæns.

Herefter gik turen ud gennem skærgården. Få minutter efter afgang passerede vi et fort på en lille klippeø. Jeg syntes, det så bekendt ud, men jeg havde aldrig sejlet her før. Det undrede mig, indtil det gik op for mig, at jeg havde set det samme fort i en brosimulator på SIMAC i Svendborg, da jeg for et par år siden besøgte skolen for at se på simulatorer. Turen ud af skærgården var flot. Der blæste en frisk

vind, himlen var blå, og der var hvidt skum på bølgetoppene. Vi var ude i Kattegat sidst på eftermiddagen, og kursen blev sat mod Århus. Kaptajnen, overstyrmanden og maskinchefen skulle afmønstre i Århus og havde travlt med at pakke deres ting. Kaptajnen sad og ordnede de sidste papirer, så han kunne overdrage skibet til den nye kaptajn.

Aftensmaden var mit sidste måltid om bord på CLEMENTINE MÆRSK. Kaptajnen, maskinchefen og overstyrmanden glædede sig til at komme hjem. Elleve uger væk fra familien var lang tid; nu skulle det være rart at slippe for at tænke på vagtplaner, ankomsttidspunkter, lasteplaner, maskinvedligeholdelse osv. – desværre var det, ifølge kaptajnen, som om de elleve uger hjemme gik hurtigere end dem i søen. Jeg gik tidligt i seng, vi skulle anløbe Århus havn lørdag morgen kl. 05.00, og det ville jeg ikke gå glip af.

Lørdag morgen var jeg oppe på broen ved halvfemtiden. Det gryede, men solen var endnu ikke stået op, og man kunne se lysene inde i Århus havn. Lods båden kom os i møde, og lods en kom om bord. Sammen med lods en kom to slæbebåde, som skulle hjælpe os ind i havnen. Det tog dog lidt tid, før der var plads. Et mindre containerskib skulle ud af havnen først, så vi lå næsten stille en sømils penge fra havneindløbet. Så blev det vores tur, og vi gik langsomt ind mod havnen. Slæbelinerne blev

kastet ned til slæbebådene, og langsomt blev vi bugseret ind i havnen. Efter de forrige havneanløb og afgang var det helt rart at høre en dansk lods kalde en af slæbebådene og høre ham sige på drøvende jysk: “Så kan du godt komme hen foran og trykke hende lidt på snuden”. Det var da et sprog, der var til at forstå.

Klokken 06.00 lå vi ved kaj, det var gået lige så glat og uddramatisk som ved de øvrige havneanløb. Solen var netop stået op, og vi stod oppe på broen og nød de første stråler, rejsen var ved at være slut for mit vedkommende. Efter morgenmaden gik jeg rundt og sagde farvel til besætningen. Det havde været en spændende tur, hvor jeg synes, jeg fik lært en hel masse om dagens søfart, men hvor jeg også stod med mindst lige så mange spørgsmål, som jeg ikke havde fået svar på, og jeg håber, at jeg snart skal ud at sejle igen.

Alt, hvad jeg har skrevet ovenfor, står helt og aldeles for min egen regning. Besætningen på CLEMENTINE MÆRSK skal have stor tak for deres venlighed og den tålmodighed, de udviste, når jeg gik rundt og stillede dumme spørgsmål. At der sikkert er noget, jeg ikke har forstået rigtigt, kan ikke lægges dem til last. Det skyldes udelukkende min baggrund som simpel landkrabbe. Derudover skylder jeg en stor tak til Maersk Line, som gav mig lov til at tage på denne uforglemmelige rejse.



*Torkil Adersen*

## On Tour with M/S CLEMENTINE MÆRSK A Landlubber's Experiences on a Modern Merchant Ship

### **SUMMARY**

The article describes the author's voyage with the M/S CLEMENTINE MÆRSK, when he sailed with the ship for 10 days in the spring of 2010. The CLEMENTINE MÆRSK is one of Maersk Line's larger container ships, which sail between the Far East and Europe. The author was on board from Hamburg to Gdansk, then onward to Gothenburg and finally disembarked in Aarhus. The article is in the form of a travel description.

By means of small scenes from daily life he describes how the crew go about their daily tasks at sea and in the harbour. There are descriptions of work on

the bridge and in the engine room, and of social interaction in the mess room at mealtime. The crew on board the CLEMENTINE MÆRSK was of mixed nationality, which was reflected in the way the men formed groups. The officers were largely Danish while the lowest ranking crew members were from the Philippines, and the amount of contact between the two groups outside of work situations was limited.

The article does not come to any specific conclusions but tells about the author's impressions and experiences on board.