

Danalith - 2006

Danalith havde en årrække sejlet i en fast charter på Marocco – Angola – Azorerne.



Så det var jo rimeligt og bekvemt sejlads op og ned af Afrikakysten. Rejsernes længde var også til at overskue, ikke for lange, og ikke for korte. Inden jeg skulle mønstre, var jeg orienteringsmøde på rederikontoret for at gennemgå rederiets ISM/ISPS. Her fik jeg også lejlighed til at hilse på et par kollegaer i rederiet, samt personalet på kontoret.

Danalith skulle anløbe Las Palmas den 31. december 2005. Forinden havde de lastet i Safi, Marocco, og skulle nu bunkre, proviantere og skifte folk i Las Palmas.

Jeg skulle rejse fra Kastrup den 29. december, og det forløb ikke helt som beregnet. Der var snestorm over Danmark denne dag, og med hvad dertil hører af forsinkelser m.m.

Jeg nåede lufthavnen i Kastrup uden forsinkelser. Her skulle jeg mødes med styrmanden, som skulle komme fra Læsø via Ålborg lufthavn. Da jeg kom til Kastrup ringede styrmanden. Han var strandet i Ålborg lufthavn, og vidste ikke hvornår det blev muligt at komme videre.

Vi skulle via Madrid til Las Palmas, og jeg måtte jo gå ombord på flyet uden styrmanden. P.g.a. sneen sad vi tre timer på startbanen i Kastrup. Der var store problemer i lufthavnen, og da vi endelig lettede var det uden bagage. Det havde ikke været muligt at laste bagagen på flyet.

Med den store forsinkelse kom vi ikke længere end til Madrid den dag. Flyet videre til Las Palmas var for længst fløjet.

Der blev arrangeret hotel og bespisning til os strandede passagerer, og der var mange. Desværre kom vi først til hotellet kl. 01:00. Men der var arrangeret en overdådig buffet, og et dejligt værelse. Bare en skam vi, skulle videre tidligt næste morgen.

Omsider kom jeg til Las Palmas omkring middag, den 30. december. Her havde agenten arrangeret hotel, og vi fik sat gang i eftersøgningen af den manglende bagage. Senere på dagen ringede styrmanden, han var nu også ankommet til Las Palmas. Vi spiste aftensmad sammen, og fik sludret lidt inden vi gik til køjs.

Næste morgen, den 31. december, blev styrmanden og jeg afhentet på hotellet. Skibet var ankommet, og var i gang med at bunkre. Min bagage viste agenten ikke noget om. Styrmanden havde sin med flyet, så her var ingen problemer. Agenten ringede flere gange til lufthavnen, men her var alt åbenbart kaos. Jeg insisterede nu på at vi kørte ud i lufthavnen, selv om det ikke rigtig passede agenten.

Men der var ikke noget at gøre. Bagagen var stadig strandet i Madrid, og man kunne ikke sige noget om hvornår den ville ank. til Las Palmas.

Da skibet skulle sejle efter endt bunkring, var der ikke andet at gøre end at få købt lidt klude. Jeg ville jo ikke få min bagage før næste gang vi kom til las Palmas, om ca. 2 måneder.

Selv om det var nytårsaftensdag, og samtidig lørdag, så lykkedes det for agenten at finde en butik der var åben. Jeg fik købt lidt undertøj, sokker, og andet nødvendigt udstyr. Så var det ellers med at få lavet overlevering med skipperen der skulle afmønstre. Også det forløb rimeligt, selv om det gik lidt hurtigt.

Vi sejlede fra las Palmas nytårsaften kl. 20:00, med det fineste vejr. Let østlig vind og dønning, letskyet og 21 graders varme. Det var dejligt at komme på søen igen, og få alle de negative vibrationer ud af kroppen.

Det nye år startede fint, vejret var godt og nu var det tid at finde ud af hvad der rørte sig ombord i skibet. Som tidligere nævnt, kendte jeg skibet fra tidligere, og selv om det efterhånden var blevet en "ældre dame", var det i ret god stand. Jeg regnede med ca. 14 dage i søen inden vi kom til Angola, så der var tid til at sætte sig ind i den daglige rytme ombord. Jeg skulle også lære besætningen at kende. Jeg kendte maskinmesteren fra tidligere, men ellers var alle nye ansigter for mig.

Skibet havde lastet i Safi, Marocco og lasten bestod af Barite (boremudder) i big bags. I alt 1334 bags á 1500 kg. 2001 tons. Lasten skulle sejles til Malongo. Malongo er en lille havn, bestående af en L formet mole, der stikker direkte ud i havet fra kysten. Den ligger i en enklave i Angola, som hedder Cabinda.

Malongo er, dels forsyningsbase for den omfattende olieindustri på denne del af Angolas kyst. Dels oplagring og udskibningsområde af olie fra borefelterne. Hele det kystnære farvand på denne del af Angolas kyst, er spækket med boreinstallationer.

Efter et par dage i søen, faldt der lidt ro over skibet. Jeg havde nu fået set mig omkring, og fundet ud af skibets rytme. Nu var det tid for ligesom at sætte mit eget præg på skibet. Rengøring var ikke det man tidligere havde brugt mest tid på. Så det var noget af det første, der skulle rettes op på. Det var nu heller ikke noget problem. Jeg fik en snak med besætningen omkring hvad jeg forventede, og det accepterede de uden kny.

Besætningen bestod af dansk styrmand, maskinmester og kok. Resten af besætningen, 4 mand var indonesere, og de havde alle været en årrække ombord. Så i alt var vi en besætning på 8 mand. Alle var voksne mennesker, som kendte deres forskellige arbejdsområder godt. I den tid jeg var ombord, havde jeg et rigtig godt samarbejdsforhold med den indonesiske besætning. Det skulle vise sig, at være mere problematisk med den danske del af besætningen, især skibets faste maskinmester, var temmelig tung at danse med.

Maskinmesteren var som sagt, lidt svær at danse med. Jeg kendte ham jo fra tidligere, og var forberedt på lidt af hvert. Han havde været ombord i skibet lige fra nybygning. Og når man har været godt 30 år i samme skib, kan man sikkert ikke helt undgå at blive lidt miljøskadet. Det gav sig så udslag på flere forskellige måder. Det skal også lige pointeres, at manden har en rigtig stor part i skibet. Men det lod han sig nu ikke mærke med, det var ikke af den grund, der var problemer.

Han var af rederiet udnævnt til at fungere som "vedligeholdelseschef", en titel jeg hverken før, eller siden har været konfronteret med i coasterflåden.

Dette indebar, at han stod for den daglige vedligeholdelse, såvel i maskine, som på dæk. Den normale kutyme i coastere var, at styrmanden stod for vedligehold på dæk og maskinchefen, eller maskinmesteren stod for maskinen.

Men det var ikke tilfældet her ombord. Det gav, i første omgang, lidt knurren fra styrmandens side. Men, da styrmanden kun regnede med at skulle gøre den ene rejse med skibet, ville han ikke lave større postyr over denne tilsidesættelse af hans arbejdsområde.

Men det skulle hurtigt vise sig, at det ikke kun var vedligehold af dækket maskinchefen mente han skulle tage sig af. Det resulterede i et nærmest ikke eksisterende samarbejde mellem maskinmester og styrmand. Der var absolut kold luft mellem dem. En lidt uheldig situation ombord på et lille skib. Jeg prøvede at tale med dem begge om at ændre denne holdning, men det var at tale for døve øre.

Rejsen forløb uden de store begivenheder. Vejræssigt var der heller de store udfordringer at slås med. På denne tid af året, er vejret ret skikkelig. Omkring ækvator kan der komme nogle ret kraftige regn og tordenbyger. De er som regel af kortere varighed. Vinden er nordlig til syd for Dakar. Her skifter den til sydlig. Vi prøvede at fiske lidt, men fiskelykke var ikke rigtig med os. Så det gav ikke noget resultat, et enkelt hug var der, men fisken sprang af krogen inden vi fik den op. Ombord på **Danalith** var der ikke nogen PC. Det var rederiets politik, at hvis man ønskede PC ombord i skibene, var man velkommen til selv at medbringe dette nymodens grej!

For mit eget vedkommende var det nu ikke noget problem. Jeg har altid min egen bærbare med til søs. Men jeg må nok sige, jeg syntes det var en lidt mærkelig holdning fra rederiets side.

Styrmanden var meget fortørnet over dette. Og gav højlydt udtryk for rederiets manglende forståelse. Dette var nu ikke det eneste punkt, styrmanden var utilfreds med. Han kunne heller ikke forstå, at man kunne indgå en særoverenskomst, som rederiet havde med Søfartens Ledere. Jeg måtte give ham helt ret i begge tilfælde, det var temmelig uforståeligt.

Men det var nu de betingelser der herskede, og både jeg selv, og styrmanden kendte dem inden vi sagde ja til jobbet.

For mit eget vedkommende, var hyren selvfølgelig lavere end andre steder. Men jeg så sådan på det, jeg ville prøve og se hvordan det ville gå, og kunne så altid finde noget andet hvis det ikke var sagen. Der var også en vis snert af nostalgi, jeg ville sejle med den gamle "dame" igen.

På rejsen fik jeg hurtigt lavet nogle files, således at havnedokumenter, regnskab, forskellige optællingslister m.m. kunne skrives på min egen PC. Det viste sig efter nogle dage, at maskinmesteren også var i besiddelse af en bærbar PC. Men selvfølgelig var det hans personlige, og kunne ikke bruges generelt til skibet. Jeg havde anskaffet en lille printer i Las Palmas, så vi var jo dog lidt med på moden.

Efter 15 døgn på søen, ankrede vi på Cabinda red den 15. januar tidligt om morgenen. Efter kontakt med port control, fik jeg informationer om planen for losning. Vi skulle forvente nogle dage til ankers. Da der kun var en kaj, vi kunne losse ved og der lå et skib, så måtte vi vente. Da der samtidig var ret stor aktivitet med supplyskibene, kunne man ikke lige sige hvornår vi kunne komme langs kaj.

Vi havde nu heller ikke noget mod et par dage til ankers. I forhold til andre steder her på Vestafrika kysten, var området her omkring Cabinda / Malongo fredeligt. Her var meget trafik af supplyskibe, og andre skibe der havde med olieindustrien at gøre. Og området blev godt overvåget, både af patruljefartøjer og den store trafik af helikoptere til og fra olieinstallationerne. Så der var ingen pirataktivitet at tage højde for. Selvfølgelig gik vi vagt, men havde ikke skærpet vagt som andre steder, hvor der var risiko for overfald af pirater.

Der blev tid for folkene at fiske lidt, og her havde de mere held med det, end på rejsen. Hver aften efter udskejning blev der fisket. Det var meget hyggeligt, der blev sludret, drukket sodavand, kaffe og en enkelt øl. Og vi havde altid friskfanget fisk.

Den indonesiske besætning var nogle dejlige mennesker at sejle sammen med. Der var aldrig, i den tid jeg var ombord, problemer med dem. De passede deres arbejde, og gjorde det godt. De var flinke at omgås, og ikke så indesluttede, som f.eks. Filippinske søfolk godt kunne være.

De havde også været flere år ombord, den "nye mand" dog kun 2 år. De havde deres eget afløsystem, og var som regel mellem 9 og 12 måneder ombord af gangen. Når en ønskede at komme hjem på ferie, fik jeg en snak med vedkommende. Jeg kontaktede så rederiet, og afløsning blev arrangeret.

Den ene mands kone var en slags agent for dem. Det var hende der sørgede for det fornødne på hjemmefronten, og lavede aftaler med de hjemmegående folk omkring afløsningen. Således var det altid de samme folk der kom ombord. Det var et system der virkede uden megen indblanding fra min eller rederiets side, og det fungerede godt.

Kokken gik det til gengæld ikke så godt med. Han var mønstret sidste gang skibet var i Las Palmas, og han udviste ikke den store interesse for sit job. Han virkede meget indesluttet, og det syntes, som om han havde nogle problemer at slås med. Hans kulinariske udfoldelser var ret begrænsede, men dog rimelige.

Derimod manglede der en hel del i den hygiejniske del af hans arbejde. Og her måtte jeg et par gange påtale denne mangel. Det blev modtaget meget negativt, og forholdene blev ikke rigtig bedre.

Det resulterede i et ultimatum fra min side. Enten blev forholdene betydeligt forbedret, eller også så jeg mig nødsaget til at fyre ham.

Jeg tror nu nok han selv var klar over sine mangler. Han sagde selv sit job op til fratrædelse ved næste Europæisk havn. Og det virkede som om denne beslutning, havde en positiv indvirkning på hans ellers negative indstilling.

Jeg fik tidligere på rejsen mail fra rederiet ang. næste rejse. Vi skulle laste en fuld last pellets i bulk, fra Tema i Ghana. Pellets er foderstoffer til brug i landbruget. Bortset fra det sviner og støver meget, er det en god last at have ombord. Lasten skulle til Azorerne, Marocco, Spanien eller Portugal. Den enlige havn fik man som regel først ved afgang fra lastehavn. Denne lastehavn var nu ændret til Takoradi, også i Ghana.

Vi fik også tid til at få vores redningsbåd, eller MOB båd som vi kalder det, i vandet. Vi skal jævnligt holde øvelser med bl.a. redningsbåd. Og det var der en god chance til mens vi lå til ankers. Vejret var rigtig godt mens vi lå der, så det måtte vi benytte os af. Også øvelse i brand skal jævnligt afholdes, så det fik vi også ordnet.

Den 19. januar, efter 5 dage til ankers, fik vi besked på at skulle ind til kaj sidst på eftermiddagen. Vi kunne kun komme ind til kajen ved højvande, og kun hvis der ikke var dønning. Det kunne til tider give lidt ekstra tid til ankers. Denne gang var det nu ikke vejrets skyld, men pladsmangel ved kajen.

At ligge ved kajen i Malongo, kunne godt være lidt besværligt. Selv om der ikke var noget vind, var der altid lidt dønning. Da kajen stikker ret ud i havet, kun beskyttet af meget lidt læmole, var der altid bevægelse i skibet.

Dette havde dog også sine fordele. Der blev brugt meget store fendere til at hindre skibet i at banke op i kajen. Af den grund, kunne der ikke arrangeres nogen landgang.

Eneste måde at komme ombord, var med kurv og kran. Det forhindrede, at der kom personer ombord, som ikke havde noget at gøre ombord. Så når fortøjningen var overstået, kom mægler og myndigheder ombord. Her kom der ikke en hel hær af folk, som det ellers var kutyme på Vestafrika, men kun nogle få personer. Så snart myndighederne var fra borde igen, kom stevedorerne som skulle forestå losningen.

Losningen foregik i døgndrift, og hvis ikke der var mangel på biler til at køre lasten væk, kunne skibet losses på ca. 1 døgn. Det gik stille og roligt. Stevedorerne kendte skibet, og vi skulle bare selv sørge for at flytte pontoner, og ellers se efter fortøjningerne.

Efter 1½ døgn var vi udlosset for denne gang, og kunne sejle til Takoradi. Undervejs til Takoradi, blev skibet spulet overalt på dæk. Der var nu ikke meget svineri efter sådan en last, men altid meget støv når vi ligger langs kaj. Selve lastrummet skulle også rengøres. Da lasten, vi havde losset, bestod af store sække "big bags", var det nu ikke meget rengøring der skulle laves. Så det var hurtigt overstået.

Efter 4 døgn sejlads, ankom vi til Takoradi. Her var vi heldige, at komme langs kaj straks ved ankomst. Takoradi var en af de bedre havne på kysten. Der var rimeligt tjek på det hele. Men, man skal ikke glemme, det er Afrika, og selv om tingene fungerer fint efter afrikanske forhold, så er det ikke som i Europa.

Efter myndighederne havde været ombord, og det sædvanlige bumleri var overstået for denne dag, kunne vi begynde at laste.

Lasten ankom på lastbiler, og var i sække. Disse sække blev hejst ombord, hvorefter de blev skåret op, og tømt ud i lastrummet. Det var en helt normal fremgangsmåde hernede, det havde jeg prøvet mange gange.

Det syntes jo lidt tumpet, at laste sække for så at tømme dem i lasten. Men man havde ikke andre muligheder, da godset kom fra mange forskellige dele af landet. Det havde selvfølgelig været både hurtigere og nemmere bare at laste sækkene. Men det brugte man ikke her.



Andre steder lastede man bulklaster, enten med transportbånd, eller spoud hvor foderstoffet sprøjtes ned i lasten, men afrikanerne var ikke så moderne. Men den måde vi lastede på, gav også arbejde til mange mennesker.

Der var mange stevedorer, både på kajen og ombord i skibet. Der blev lastet i døgndrift, men tempoet var meget moderat. Jeg havde regnet med et par døgn til lastningen, men det kom ikke til at holde stik. Det kom til at tage 4 døgn. Men endelig blev vi tillastet, og inden vi lukkede lugerne, blev der undersøgt for stowaways.

Derefter blev lasten gasset. Det foregik ved, at der blev lagt gastypetter ud øverst på lasten. Herefter blev lugerne lukket, og det næste par døgn ville gassen brede sig i hele lasten. Gassen dræber insekter og andet småkryb, som er i foderstoffet. Hvis der havde gemt sig stowaways i lasten, ville de højst sandsynligt også blive dræbt af gassen. Desværre var dette sket i enkelte tilfælde, dog aldrig her ombord. Vi var meget omhyggelige med at gennemse alle muligheder for gemmesteder, inden lasten blev gasset.

De første dage efter afgang fra Takoradi gik med at gøre skibet rent overalt. Vejret var fint, og jeg havde beregnet ca. 14 dage til næste havn. Vi skulle til Ponta Delgada på Azorerne med lasten. Maskinmesteren fortalte, at det var den havn de mest kom til med foderstoflasterne.

Jeg havde lagt en rute så vi kom ud til Cape Verde øerne, inden vi satte kursen direkte op på Azorerne. Jeg håbede på, dette ville give en lidt mere rolig sejlads.

Vi kom da også et godt stykke nord for Cape Verde øerne, inden det satte ind med kuling fra NW. Dagligdagen gik sin gang ombord. Styrmanden meddelte, at han gerne vil tage en tur mere. Han havde fundet ud af det passede bedre ind i hans planer. Han havde sikkert også fundet ud af, at det var lidt af en loppetjans at være styrmand her ombord.

Jeg syntes nu også det var en meget behagelig form for sejlads. Der var ca. 14 dage i søen hver vej, og lastning/losning var der ikke de store problemer med. Der var nu ligegodt et lille minus. Og det var, det manglende samarbejde med skibets maskinmester, det var ikke helt uden problemer.

Jeg havde et rimeligt godt forhold med ham. Selv om vi havde svært ved at blive enige om ret meget, så kom vi dog overens uden det store drama. Selv om han var stædig som et æsel, og ikke meget for at indordne sig, så accepterede han dog at der kun var en skipper ombord. At han havde store parter i skibet, benyttede han sig ikke af. Det havde jeg aldrig problemer med.

Og når jeg, til tider, blev nødt til at skrue bissen på, så indordnede han sig efter mine fordringer. Men samarbejdet mellem styrmanden og maskinmester gik slet ikke. De kunne på ingen måde tale sammen, og langt mindre arbejde sammen.

Vi ankom Ponta Delgada som planlagt den 14. februar. Efter indklareringen var overstået, begyndte vi at losse. Losningen var beregnet til 1½ dag, og det kom til at holde stik. Her kendte stevedorerne også skibet fra mange tidligere anløb, så der var ingen problemer. Besætningen fik en chance for at komme en tur i land, og alt gik stille og roligt.

Jeg havde et par gange tidligere været i Ponta Delgade, og har altid syntes det var en dejlig rolig og smuk by. Det var den også forsat. Men der var kommet en hel del turisme til øen de senere år. Det havde sat sit præg på byen, ikke at det var negativt, men der var knap så roligt som tidligere.

Jeg havde en lille sjov oplevelse. Da jeg sad og talte med skibets agent, og vi talte lidt om byen som den var tidligere. Jeg havde fortalt ham om mit besøg i byen, på min første større sejlads i 1966.

Han fortalte, at hans far også havde været agent på kontoret tidligere, nu var han pensioneret og levede på en af de andre øer i øgruppen. Men faderen havde en meget stor hobby, han fotograferede de skibe der anløb havnen, og solgte så billederne til søfolkene. Tidligere var der ikke så mange anløb af skibe, så han kunne sagtens holde den lille forretning kørende, samtidig med jobbet som agent.

Jeg havde netop et billede af **Dana**, som jeg havde været der med i 1966. Billedet var taget af en lokal fotograf. Det havde jeg scannet ind på min computer. Om aftenen fandt jeg billedet, og

printede det ud. Der var også signatur på billedet, som dog ikke var helt tydeligt. Næste dag gav jeg agenten billedet. Han var ikke sikker, men det kunne godt være et billede hans far havde taget. Han ville tale med sin far om det, og så kunne jeg få at vide om det var ham der havde taget det. Han fik også navnene på de andre skibe jeg havde været i havnen med.

Næste gang vi kom til Ponta Delgada, havde agenten en hilsen fra sin far til mig. Det var ham der havde taget billedet af **Dana**, og han gav mig også et billede af et af de andre skibe jeg havde været i Ponta Delgada med. Det var jo en ret sjov oplevelse at få med.

Efter udlosning i Ponta Delgada, skulle vi sejle tom til Safi i Marokko for at laste igen til Vestafrika. Efter sådan en bulkladning var der et større rengøringsarbejde. Men der var godt tre døgn sejlads til Safi, så der var tid til det hele. Da folkene var kendt med rutinen i dette arbejde, gik det helt uden problemer. Her havde man også fået lavet noget godt luftværktøj til rengøringen, så det gik meget let og smertefrit.

Jeg fik sendt bestillinger på proviant og bunkers til levering i Las Palmas for sydgående. Stores bestillinger indgik løbende til rederiet, så der var også en del der, vi håbe på at modtage.

På dette tidspunkt var polemikken omkring de famøse "muhammed tegninger" på sit højeste. Og da Marokko jo er et muslimsk land, kunne vi måske rende ind i nogle uventede problemer af den grund. Rederiet havde nu ikke hørt noget, og jeg havde på radioen hørt et par andre danske skibe, som havde været i marokkanske havne. De havde valgt ikke at flage med dannebrog, og ellers ikke haft problemer. Jeg valgte derfor også at undlade at hejse flaget.

Opholdet i Safi, gik nu også helt smertefrit. Der var ingen der nævnedes "muhammedkrisen", og slet ikke fra vores side. Vi ankom til Safi tidligt søndag morgen, og kom langs kaj med det samme. Så det blev til en fredelig søndag i havn, og en ligeledes fredelig nat. Vi begyndte at laste tidlig mandag morgen, og var tillastet med 2001 tons kl. 1300.

Efter afsejling fra Safi, var der knap 2 døgn til Las Palmas. Opholdet i Las Palmas forløb også planmæssigt. Vi fik bunkers, proviant og stores. Der var reparatør ombord til skibets autopilot og gyrokompas. Og endelig, efter næsten 2 måneder, fik jeg min bagage ombord, så det var bare lykke. Vi fik ny kok, og efter 8 timers ophold fortsatte vi rejsen mod Malongo.

Den næste rejse, lignede til forveksling den første. Der var dog lidt afvigelser. Den største forandring var nok skibets nye kok. Han viste sig at være en fremragende kok, og vi kunne kun glædes over hans gode mad. Og dog, maskinmesteren viste nok engang sin særegenhed, og mente at det var for meget med al den moderne mad. Men det var nu hans problem, vi andre var rigtig godt tilfredse. Med tiden fik maskinmesteren nu også smag for de kulinariske forandringer. Kokken var helt fin til at bilde manden ind, at det var noget helt andet han spiste. Men det var med megen skepsis maskinmesteren gik til de nye retter, og hvis det så for avanceret ud, så nøjedes han med kartofler, samt et meget lidende udtryk i fjæset.

Jeg havde fået en hel del rederipost i Las Palmas, bl.a. en hel del omkring ISM og PSC. Rederiet havde haft ISM audit på kontoret, og her kom en hel del der ikke har været implementeret før. Men det blev ordnet, og besætningen blev informeret omkring de nye tiltag.

Jeg fik den opfattelse, at maskinmesteren mente alt hvad der havde med søfartsstyrelsen og lignende myndigheder at gøre, var noget vor herre havde skabt i vrede. Eller i hvert tilfælde, for kun at genere ham.

Jeg har aldrig mødt noget menneske der var så negativ overfor nye tiltag. Og samtidig så autoritetstro, at det næsten grænsede til det komiske. Så selv om han bandede og svovlede, behøvede jeg ikke være bange for han ikke fulgte hvad der kom af tildragelser.

Vi ankom til Cabinda red, og ankrede den 9. marts. Allerede næste dag kom vi langs kaj og begyndte losningen. Efter udlosning afgik vi denne gang til Cotonou, Benin. Der skulle vi igen laste pellets i bulk. Så det var der ikke meget forandring i. Vi lå til ankers på reden godt et døgn inden vi kom langs kaj.

Her gik det knapt så nemt som ved de andre anløb hernede. Da vi var færdige med fortøjning, kom et gæng fra Port State Control ombord. De fik alle skibets certifikater at se. Spurgte om der var noget, der ikke var i orden. Det kunne jeg fortælle dem der ikke var, så var de tilfredse. De skulle ikke tjekke mere, og fik deres cigaretter. Og jeg fik et rent certifikat.

Men så var det også slut med det nemme. Nu væltede det ombord med diverse myndigheder. På et tidspunkt tror jeg der var 12 – 14 mennesker i mit lille kontor/salon. Alle ville betjenes på samme tid, og kaglede værre end en hønsegård der får besøg af ræven. Det gik rigtig godt, indtil en meget emsig person fra sanitærmyndighederne skulle vise sit værd.

Først ville han tjekke skibets medicinbeholdning. Det kunne han også godt få lov til. Men da kammeret var fyldt op med alle mulige mærkelige mennesker, kunne jeg ikke bare gå med ham på broen hvor vores medicinskab var. Så jeg meddelte ham, at han måtte vente til de andre havde fået ordnet deres.

Nu ville han se den medicinbeholdning jeg har låst inde på mit kammer. Jeg gav ham kassen, og han rodede godt og grundig rundt i det, mens de andre forsatte med deres gøremål. Da det ikke lykkedes ham at finde noget der var for gammelt, eller ikke påført listen, ville han nu se proviantrummet.

Han gik nu med kokken i provianten, sammen med et par af sine kollegaer. De gennemrodede nu fryserne og proviant, og det lykkedes dem at finde fire pakker rugbrød, samt et kilo peber der havde overskredet sidste salgsdato.

Nu var han lykkelig, ligesom et barn juleaften. Han udskrev straks en bøde på et tusinde dollars. Det nægtede jeg selvfølgelig at gå med til. Så han måtte pænt vente til jeg var færdig med resten af gænet, og det tog sin tid.

Da der endelig blev tid til at jeg kunne tage mig af ham og hans kæmpestore problem, var han blevet godt ond i sulet. Jeg fasthold, at jeg ikke ville betale den omtalte bøde, vel vidende at jeg ikke helt slap fri. Han truede nu med at jeg ville blive arresteret, hvis ikke jeg betalte. Det syntes jeg da var en strålende ide. Men hvis det ville blive enden på dette latterlige tiltag, hvordan ville han så forklare en dommer den store bøde. Og han ville oven i købet ikke få spor til sin egen lomme.

Det kunne han godt se ikke var så smart. Men hvis jeg nu indvilligede i at betale 500 dollars, så mente han da han havde været flink. Også dette nægtede jeg, og da jeg var ved at være godt træt af forestillingen, tilbød jeg ham 150 euro. Men det var alt for lidt efter den gode herres mening.

Jeg fandt nu 150 euro frem og viftede ham om næsen med. Sagde samtidig, at dette var mit sidste tilbud, ellers ville jeg tilkalde politiet så vi kunne få en afslutning på showet. Nu accepterede han så det beløb. Men jeg måtte vide, at han var meget large, og mente nok det var et par

kartoner cigaretter værd. Nu blev jeg rigtig godt gal i hovedet. Enten tog han de penge og forsvandt, eller også fik han ingenting. Endelig luffede han så af, men under store protester.

Så kunne vi komme i gang med at laste. Denne gang gik det nu ikke så gelinde, som sidst i Takoradi. Det gik, for at sige det mildt, ganske langsomt. Det skyldes flere forskellige ting. Der var valg af præsident den ene dag, så der blev naturligvis ikke arbejdet. Der manglede også lastbiler i flere perioder, og for at gøre det ekstra træls, havde vi flere stop p.g.a. regn. Men bortset fra dette, gik det meget smertefrit. Der var også lidt sjove oplevelser ind i mellem, og her er en af dem.

En formiddag købte jeg nogle ananas og mangofrugter af en af de handelsfolk, der sad inde på kajen. Vi pruttede lidt om prisen, og blev enige. Han fik tre stykker spansk sæbe oven i handelen, dem kom jeg ellers ikke af med, da der ikke var nogen ombord der vil købe dem.

Han blev meget benovet over dette, og lovede at komme tilbage med nogle bananer til os. Jeg tænkte ikke mere over det før til aften, da en af drengene kom og sagde, der var en der ville tale med mig. Inden på kajen stod omtalte handelsmand. Han var iført en tyve hestes brandert, og en lille pose bananer.

Han ville absolut ombord, men det nægtede jeg ham. Han lovpriste nu kaptajnen i store ord overfor de andre mennesker på kajen. De var ved at omkomme af grin. Pludselig kom han i tanker om bananerne han havde lovet mig. Han ville række disse op til mig, men kunne ikke nå. Jeg sagde, jeg ville komme ned på kajen til ham. Men det nåede jeg ikke.

Han sprang nu op på en af trosserne, nåede lige at række bananerne over til mig. Da skibet ligger og kører frem og tilbage, så slækkede trossen. Manden blev mindre og mindre, men i sin brandert så han ikke lige hvad der skete. Jeg var bange for han skulle falde i vandet, og sprang hen til landgangen. Men den gode mand snakkede bare videre.

Skibet bevægede sig nu den anden vej. Trosserne totnede op, og som en anden afgud kom han op langs skibssiden, stadig talende som et vandfald. Da han var på højde med kajen stod han bare af som intet var sket. Det så meget komisk ud, og folkene på kajen hylede da også af grin. Men jeg tror ikke manden fattede, at det var ham de grinte af. Han takkede mange gange fordi han havde handlet med mig, og dinglede så af. Se det var dagens griner, dem er der heldigvis også nogle af.

Endelig, efter 6 døgn, var vi tillastet og vi kunne gøre skibet søklar. Under opholdet havde jeg fået mail fra rederiet, hvor de tilbød mig at blive fast skipper ombord. Jeg tænkte lidt over det. Egentlig var jeg besluttet på, kun at tage denne ene periode. Jeg syntes der var for mange ting der haltede, og ikke rigtig tegn på det ville blive bedre. Også maskinmesterens negative holdninger, og til tider rent ud sagt, skøre ideer, gik mig på.

Jeg tog en snak med maskinmesteren, og prøvede at finde ud af hvad han fik ud af sin indstilling. Vi fik en ret fornuftig snak ud af det. Han indrømmede, at han måske ikke var helt nem at omgås, men lovede at det nok skulle blive bedre. Han syntes det gik ret godt, og ville gerne have jeg blev ombord.

Ud fra denne samtale, og håbet om lidt bedring i samarbejdet, besluttede jeg mig til at tage mod tilbuddet om fast stilling.

Vejret på denne rejse artede sig fint, lige til et par døgn fra Azorerne. Så var der ikke mere fint vejr på kontoen. Vi fik kuling fra nordvest, og gik lidt ned i fart. Men selv om der var vind og sø imod, så klarede den gamle tøs sig fint. Når bare der var last på kølen, så var det et rigtig godt søskib.

Jeg havde travlt med at gøre klar til afløsning. I Las Palmas skulle der skiftes 2 af indoneserne, samt styrmand og jeg selv. Jeg havde aftalt med rederiet, at tage to rejser og holde en rejse fri. Så næste gang var det maskinmesteren der skulle afløses.

Efter ankomst til Ponta Delgada lørdag aften, fik vi en rolig søndag i havn inden losningen begyndte mandag morgen. Der var tid til en lille tur i land, og ellers slappe af efter 15 døgn på søen.

Vejret viste sig nu ikke særlig venligt. Der var koldt, bare 12 grader, og regnbyger. det begyndte også at blæse op, og inden vi var udlosset havde vi kuling. Vi var udlosset om aftenen, men jeg besluttede at blive liggende til næste morgen. Det viste sig at være klogt. Næste morgen sejlede vi og selv om vinden havde lagt sig betydeligt, var der stadig en kraftig dønning.

Jeg havde talt med rederiet mens vi var i Ponta Delgada. Og der var lidt forandring i vores afløsning. De 2 indonesere ville blive afløst i Safi. Det var nemmere at afløse der, end Las Palmas. Det skyldes problem med indrejsevisa til Spanien. Men i Marokko var der ingen problemer. Men der var problemer med at skaffe en ny styrmand. Man havde aftalt med en af de tidligere skippere i **Danalith**, at han skulle tage en tur som styrmand. Men han havde fortrudt i sidste øjeblik. Det lykkedes dog at finde en ny styrmand, så der kunne blive afløst som planlagt.

Dagen før ankomst til Safi fik jeg besked om at lasten ikke var helt klart, så ved ankomst skulle vi ankre. Så måtte jeg i gang med at arrangere afløsning på reden for de to indonesere, men det gik nu også fint. Så efter 2 dage til ankers, kom vi til kaj og lastede samme dag. Derefter fuld fart til Las Palmas. Afløsning gik som planlagt, om end med et par døgn's forsinkelse. Den 21. april var jeg hjemme og kunne slappe af et stykke tid inden næste tørn.

I starten af 2006 blev der afholdt en såkaldt "minikonference" på Christiansborg om fremtidsmulighederne for den mindre skibsfart. Jeg læste artiklen i fagbladet Navigatørs temanummer 1/2006, hvor den havde overskriften – Et helt søfartserhverv.

- *Den mindre skibsfart skal med i målsætningen om, at dansk søfart skal være Europas førende - ja, verdens – førende søfartsnation*, sagde formanden for CO-Søfart, Ole Philipsen. Jeg var imponeret, det var dæleme store visioner, der blev lagt for dagen. At dansk skibsfart var i en rivende udvikling, var jo i og for sig rigtig nok. Og selvfølgelig, det var glædeligt at erhvervet havde fremgang, især for dem det gik godt for.

Efter at have nærlæst artiklen, var jeg ikke længere så imponeret. Bevares, der var enkelte guldkorn der ikke tidligere havde været luftet. Men i det store hele, var det den samme sødsuppe man blev ved med at træde vande i. Der blev gjort opmærksom på, hvilke årsager der var til halveringen af mindre handelsskibe i Danmark, samt at gennemsnitsalderen i denne del af flåden var steget markant. Emner, som kunne være årsag, blev nævnt som konkurrencen fra lastbilerne, krav om større tonnager, finansieringsmulighederne og omstillingsparathed. Noget der nu gennem de sidste 10 år havde været debatteret utallige gange, uden man var kommet en løsning nærmere.

Det fremgik af konferencen, at når det gjaldt kravet til tonnagestørrelsen, var problemet ikke blevet mindre med årene. Tidligere lastede en 499'er typisk 1.700 – 1.900 tons. I dag havde den mindre skibsfart behov for skibe der kunne laste 4-5.000 tons. Begge skibstyper kan sejles med en sætteskipper som skibsfører. Og, hvis nogen skulle have glemt det, så var en sætteskipper

hyreniveau jo noget lavere, end en fuld uddannet skibsførers. Og her løb den mindre skibsfart ind i nye forhindringer, da grænsen for en sætteskipperes beføjelser som skibsfører er 3.000 GT.

Her var jo helt klart et kæmpestort problem. På den ene side, hvis skibet der skulle laste 4-5.000 tons, risikerede at overskride sætteskipperens begrænsning på 3.000 GT., så var man nødsaget til at ansætte en skibsfører til en højere løn, end sætteskipperens. Kunne skibet derimod holdes under de 3.000 GT., men stadig laste 4-5.000 tons, så var lykke gjort. Så kunne man "nøjes" med at ansætte den billigere sætteskipper!

Jeg ved ikke lige hvor små sko man skulle acceptere at gå med, når man havde store ønsker om at blive verdens førende søfartsnation. Det fremførte synspunkt forekom mig absolut latterligt. Man diskuterede skibe, hvis anskaffelsespris lå i en størrelsesorden på måske 30 – 40 millioner kr., men det store problem var åbenbart, om skibsføreren skulle være sætteskipper eller "rigtig" skibsfører. Mon ikke sandheden om den mindre skibsfarts problemer skulle søges et helt andet sted? Der var ikke profit og ambitioner nok at hente i den mindre skibsfart. Selv om alle beregninger og analyser gennem snart mange år, klart fremhævede fornuften i at bevare den mindre skibsfart. Det var politikerne ikke modtagelig for. De kunne ikke se skoven for bare træer, og derfor blev den mindre skibsfart ofret til fordel for de store og prestigegivende rederier. Derfor kunne vores sydlige naboer nu efterhånden helt overtage det marked, som danske coastere i mange år havde haft. Det var for altid tabt, og kunne helt sikkert ikke genvindes. Så jeg syntes det var meget forståeligt, at ingen ville binde an med investering i ny tonnage, hvis ikke der var et marked at arbejde på.

Jeg mønstrede på min anden periode ombord i **Danalith** den 26. juni 2006, i Las Palmas. Mens jeg var hjemme på ferie, havde jeg et par møder med rederiet. Under disse møder fik jeg lidt bedre indblik i rederiets arbejdsform. Og jeg må indrømme, det er ikke ligefrem den arbejdsform, jeg kunne tænke mig at arbejde med resten af min tid til søs. Men jeg var villig til at give jobbet en chance, og håbe på lidt forandring.

Selve afløsningen i Las Palmas gik som sådan noget nu engang gør. Mellem den afgangende skipper og jeg selv, var der ingen problemer. Den faste maskinmester skulle også afløses, og hans afløser havde været ombord siden Azorerne, så de to havde haft god tid til deres overlevering. Jeg havde regnet med at få en snak med den faste maskinmester, men dette skulle ikke være tilfældet. Han var absolut ikke i snakkehjørnet, og vi fik knap nok hilst på hinanden, før han var væk. Men han havde også været 7 måneder ombord, så det var måske ikke så sært, han var lidt mere tumpet end vanligt. Vi sejlede, og nu kunne jeg få et indblik i hvad der rørte sig ombord. Der var lidt problemer ombord, så dem kunne jeg gå i gang med at få rede på.

Første problem angik den nye styrmand. Styrmanden var kommet ombord, da jeg rejste hjem for ferie, så jeg kendte ham ikke. Han var Iraner, men har dansk statsborgerskab og sønæringsbevis. Mit første indtryk af ham var, at han var meget nervøs og indesluttet. Jeg fik en snak med ham, og fik også ud af ham at han ikke rigtig talte med de andre ombord. Han, og den faste maskinmester,

havde overhovedet ikke kunne tale sammen. Så styrmanden følte sig ikke respekteret, og slet ikke accepteret af maskinmesteren.

Dette problem burde jo nu være klaret, da der kom en ny maskinmester ombord. Men så let var det ikke. Styrmanden havde fået sin sejltid i store tankskibe, og dette var hans første udmønstring som enestyrmand. Han havde ikke nogen erfaring med at lede vedligeholdelses arbejde ombord på en coaster. Og han havde overhovedet ikke fået lov at deltage, med den faste maskinmester ombord. Han havde heller ikke nogen erfaring med hensyn til at laste/losse et skib, så han havde passet sine vagter på broen, og det var det.

Nu var der ikke de helt store problemer med det, skibets fart taget i betragtning. Men der lå helt sikkert en opgave for mig, med at vejlede ham i det daglige. Det havde jeg heller ikke noget imod, hvis ellers der var lidt interesse at spore. Hvilket desværre viste sig, ikke at være tilfældet.

Noget jeg altid laver når jeg kommer ombord, er at gennemse certifikater m.m. omkring nye folk. Dette, for dels at være sikker på at alle certifikater er i orden, og dels for ikke at rende ind i problemer med myndighederne i havnene. Det burde være gjort ved overleveringen, men det nås sjældent, da der er så meget andet at tage sig af. Den skipper der er ombord på tidspunktet, hvor der mønstres nye folk skal selvfølgelig sikre sig at papirerne er i orden.

Derfor blev jeg lidt chokeret, da jeg konstaterede følgende. I mappen med besætningens certifikater kunne jeg kun finde styrmandens søfartsbog, sønæringsbevis og radiocertifikat. Jeg spurgte nu styrmanden, om ikke han kunne aflevere de resterende certifikater til mig, da jeg normalt opbevarede dem i en mappe. Det kunne han ikke, de lå sikkert hjemme i hans bankboks!

Han oplyste, at rederiet havde kopier af alle hans certifikater, og han derfor ikke mente det var nødvendigt at have originalerne med sig. Han diskede op med en historie, som jeg syntes lød lidt uldent. Han forklarede, at han i et tidligere skib havde mistet alle sine certifikater, derfor var både hans søfartsbog og alle hans certifikater helt nye. Han ville ikke fortælle hvilke skibe han tidligere havde sejlet med, kun at det var store tankskibe. Og da hans søfartsbog jo var helt ny, kunne den ikke oplyse noget.

De manglende certifikater kunne godt risikere at skabe problemer hvis vi fik et Port State Control. Jeg sendte derfor en mail til rederiet ang. problemet. Jeg spurgte også om de havde tænkt på at beholde manden ombord. Jeg formodede da, de havde undersøgt mandens baggrund inden de havde antaget ham.

Jeg fik dog ikke noget svar på denne mail. Først efter vi kom til Malongo, kom der svar. I mellemtiden havde rederiet medarbejder, der tog sig af bemanningen, sagt sin stilling op. Så den nye medarbejder var ikke rigtig inde i sagen.

I den tid fra jeg sendte min mail, og til jeg fik svar, havde situationen ombord også udviklet sig lidt uheldigt. Det viste sig, at styrmanden slet ikke kunne klare jobbet ombord. Efter flere samtaler med ham, også med andre af besætningen, kunne jeg forstå på det hele, at han var blevet behandlet meget dårligt af den faste maskinmester. Så han var meget indesluttet og holdt sig helt for sig selv. Talte ikke med nogen, og havde det rigtig skidt ombord.

At han ikke havde nogen erfaring, kunne jeg godt leve med. Arbejdet på dækket tog jeg mig selv af, men forsøgte også at tage styrmanden med i det. Men han kunne ikke overskue det, og blev om muligt bare mere indesluttet og negativ. Han passede sine vagter, rettede søkort og hvad der ellers var at lave på broen. Derudover kunne han ikke yde ret meget, og jeg syntes det var bedst

for alle parter at han blev afmønstret når dette kunne lade sig gøre. Det meddelte jeg rederiet, og de gik i gang med at finde en afløser til næste anløb nordpå.

Styrmanden og kokken havde også store vanskeligheder med at omgås hinanden. Styrmanden var muslim, og som sådan spiste han bl.a. ikke svinekød. Det havde åbenbart udviklet sig til en intern "muhammedkrise" mellem ham og kokken. Jeg havde en samtale med dem hver for sig, og det var svært at tage stilling til deres problem. Derfor besluttede jeg, at tage dem begge til samtale. Så kunne de jo komme med deres mening begge to. Dette lykkedes nu heller ikke, da begge parter stod stejlt på hver sin mening. Styrmanden mente at kokken med vilje brugte svinefedt til stegning, hvilket ikke var tilfældet, da der ikke fandtes svinefedt ombord. Kokken mente, at styrmanden bare var paranoid, hvilket måske ikke var helt fejl observeret. Resultatet blev, at styrmanden fortsatte med at spise alene, og kun mad han selv havde tilberedt. Så det bestod mest af æg, brød og corn flakes.

Den nye maskinmester kendte jeg heller ikke. Men vi kom nu meget godt ud af det med hinanden. Han kendte skibet og ikke mindst, de lidt særprægede forhold ombord. Han var egentlig gået på efterløn, men sejlede stadig en enkelt periode om året. Han havde været ombord og afløse flere gange, så han kendte også den faste maskinchef og hvad det nu indebar.

Ham og kokken kom tit op på broen om aftenen og sludrede. Vi havde jo mange fælles bekendte efter et langt liv til søs, så der var altid noget at sladre om.

På denne rundrejse gik det også mere og mere op for mig, at det nok ikke var i dette rederi jeg skulle satse på et længere ansættelsesforhold. Som tiden gik, kom der flere og flere både, små og større, skeletter væltende ud af skabet. Og jeg fik efterhånden øjnene op for, hvorfor rederiet havde så store problemer med de forskellige myndigheder, både danske og udenlandske.

At diverse problemer med skibet, selvfølgelig ikke udelukkende skyldes rederiet, lå helt klart. Men når der ikke var ret meget samarbejde mellem skib og rederi. Og endnu mindre indenbyrdes ombord i skibet, så kan det af indlysende grunde ikke gå ret godt. Og selv om jeg havde nogle ideer til at forbedre samarbejdet, så kom jeg nu ikke ret langt med det.

Vi kom til Cabinda red den 12. juli, og lå til ankers til den 20. juli. Derefter fik vi losset i Malongo, uden de store problemer. Næste havn blev igen Cotonou, og her ankom vi den 25. juli, hvor vi ankrede på reden.

Det skulle vise sig at blive et længere ophold. Der var en del andre skibe på reden, og der kom kraftige regnbyger med jævne mellemrum. Agenten kunne ikke rigtig sige noget om lastningen, så vi måtte væbne os med tålmodighed. Jeg fik dog ud af agenten, at hele lasten ikke var klar. Men, han sagde også, at der var stor travlhed på havnen. Det sidste kunne jeg nu godt selv se.

Efter 11 dage til anker, kom vi så ind til kajen. Det sædvanlige cirkus med myndighederne blev overstået, og vi kunne begynde at laste. Også lastningen gik denne gang meget langsom. Der var perioder med regnbyger, men lasten kom nu også meget langsomt frem.

Endelig, den 12. august, kunne vi sejle fra Cotonou. Det var skønt at komme på søen igen, og få skibet gjort ordentligt rent. Tiden til ankers havde besætningen brugt på at banke rust og male, så nu var det meste af skibet pænt og nydeligt.

Dæksbesætningen havde også nydt, at den faste maskinmester ikke var med på denne tur. Og det havde også vist sig at gå rigtig godt uden hans indblanding.

Jeg var tidligere blevet orienteret fra rederiet om, at skibet skulle dokke når det kom nordpå. Det var nu blevet ændret til efter næste rundrejse. Der var ellers en hel del ting der godt kunne trænge til en dokning, men det måtte nu vente.

Bl.a. havde jeg problemer med radioen, og autopiloten stoppede også i perioder. Jeg havde noget skriveri frem og tilbage med rederiet omkring de forskellige reparationer og mangler.

De mails jeg fik retur, syntes jeg virkede, både arrogante og bedreviddende. Det resulterede i, at jeg sendte en mail med min uforbeholdende mening om rederiets vattede holdning og til tider direkte uansvarlighed ang. vedligehold.

Jeg påpegede også, at jeg ikke brød mig om at blive overdænget med intetsigende forklaringer. Samt, at jeg absolut ikke brød mig om at blive negligeret i mine krav ang. skibets manglende udstyr, da det ikke hørte nogen steder hjemme.

Jeg fik nu, om ikke en undskyldning, så da besked om at de var meget kede af hvis jeg havde opfattet dem som værende arrogante, det havde slet ikke været deres hensigt. Og man havde noteret sig de omtalte mangler, som ville blive udbedret snarest muligt.

Ellers gik rejsen uden de store problemer. Vi havde fået rigget noget nyt fiskegrej til, og havde også held til at fange nogle fisk. Vi undgik ikke helt at få lidt dårligt vejr, så det tog vi også med.

Der var arrangeret afløsning af styrmand og kok ved ank. Ponta Delgada. Så der var et par mand, der syntes den sidste del af rejsen gik meget langsomt. Jeg var lidt ked af, at skulle skifte kok. Men vores nuværende kok havde forvænt vores gæner i seks måneder, så der var ikke noget at sige til han ville hjem.

Den 30. august kom vi til Ponta Delgada. Det gik uden problemer med at komme ind, og losningen startede kort tid efter. De to nye mand kom ombord, og to glade søfolk gik i land. Jeg fik selv en chance til at komme en tur i land og strække benene i løbet af eftermiddagen. Fik agenten til at arrangere en tid hos en frisør, så jeg kunne komme til at se lidt anstændigt ud. Den nye styrmand kende jeg. Jeg havde tidligere, for år tilbage, sejlet sammen med ham. Den nye kok så lidt miserabelt ud. Han havde en rigtig god gang fuldesyge, og var ikke videre brugbar her den første dag.

Næste dag havde han det lidt bedre, men var stadig ikke på toppen. Efter han havde været en tur i land, så han nu meget skikkelig ud. Så det var nok ikke aspirin han havde indtaget. Men han fik lavet noget mad, og det var der ikke noget at klage på.

I løbet af formiddagen fik jeg besøg af Port State Control. De var nu meget skikkelige, og kendte godt skibet fra tidligere besøg. Inspektøren spurgte mig, om alt ombord var i orden. Jeg meddelte han, som sandt var, at skibets radio ikke virkede helt efter forskrifterne, og det samme var tilfældet med den ene radartransponder, samt at der var bestilt service hos rederiet.

Det var jo ikke så godt. Jeg måtte ikke forlade havnen før radioen virkede. Jeg fik også meddelelse fra agenten, at skibet ikke ville blive udlosset før næste dag. Det passede mig meget godt, så ville reparationen ikke forsinke os. Jeg fik arrangeret en servicemand gennem agenten, og ringede så til rederiet.

Skibsrederen var ikke så stolt af, at vi var blevet tilbageholdt af Port State Control. Jeg kunne, måske lidt skadefro, meddele ham, at det kunne være gået meget værre. Hvis den afmønstrede

styrmand stadig havde været ombord, så havde vi virkelig haft problemer p.g.a. hans manglende certifikater.

Det valgte den gode skibsreder at overhøre. I stedet mente han jeg havde udleveret rederiet, ved at sige sandheden om radioen.

Nu syntes jeg ligesom, jeg havde fået nok af dette mærkelige foretagende. Jeg sagde, at jeg hermed sagde min stilling op til fratrædelse efter næste rundrejse. Det kunne rederen ikke forstå. Han mente jeg skulle tænke over det, for efter hans mening gik det rigtigt godt.

Det udviklede sig til en længere samtale, hvor jeg forklarede min holdning til at sejle under de forhold som herskede ombord. Rederen kunne ikke forstå min utilfredshed med arbejdsgangen i rederiet, men kunne godt se problemet jeg havde med den faste maskinmester. Men denne havde givet udtryk for at ville ændre sin holdning, således vi kunne komme overens.

Vi kom ikke helt overens under denne samtale. Jeg lovede at tænke over situationen nok engang. Næste dag var radioen, om ikke i orden, så dog brugbar. Radartranponderen blev helt udskiftet, og PSC inspektøren udstedte sit certifikat, så skibet igen opfyldte kravene.

Vi blev udlosset, og afgik mod Safi. Tidligere på denne rejse havde jeg gjort rederiet opmærksom på skibet ikke kunne holde sin sædvanlige fart. Dette skyldes en kraftig begroning af bund og skibssider. Da skibet skulle foretage en rejse yderlig inden dokning, som jo var blevet udsat, foreslog jeg at vi fik lavet en undervandsrensning af bunden ved anløb Las Palmas. Dette fik jeg nu bekræftet ville finde sted. Så lidt hører rederiet dog efter, når man kommer med forslag.

Lastningen i Safi gik fint. Den nye styrmand tog sig af lastningen. Det var rigtig rart med en erfaren mand på denne post. Maskinmesteren havde travlt med klargøring til at rejse hjem fra Las Palmas, og en enkelt af indoneserne blev skiftet i Safi. Så det var et hurtigt og let havneanløb.

Ved ankomst til Las Palmas var dykkerne klar til at gå i gang med skrubningen med det samme. Det foregår ved, at to dykkere svømmer frem og tilbage med en stor luftdrevet stålbørste, som de holder mod skibsside og bund under vandlinjen. Først var en dykker nede med et videokamera. Her kunne man se hvor, og hvor kraftig begroningen var. Ud fra de oplysninger, besluttede vi kun at skrubbe skibssider, skrue og rør. Bunden var ikke så begroet som jeg havde troet. På rejsen nedover viste set sig være en god investering. Ikke alene gjorde vi vores normale fart, men det havde også taget en hel del ubehagelige rystelser, vi ellers havde været plaget med længe.

Mens dykkerne arbejder modtog vi proviant og stores. Den "gamle" maskinmester kom også ombord straks ved ankomsten. Jeg fik nu ikke talt med ham i første omgang. Han havde som sædvanligt travlt, og ikke tid til hverken at sige hej, eller andet.

Først da bunkringen var overstået, hørte jeg lyd fra ham. Jeg sad sammen med agenten inde i min salon, da der lød nogle høje brag ude i gangen.

Ved siden af min salon var der et reservekammer. Normalt blev dette kun taget i brug hvis, der var passagerer eller overtallige med ombord. Ellers stod det tomt, og blev kun benyttet til opbevaring af bøger, film og kufferter.

Vores tidligere kok havde fundet dette kammer velegnet til opbevaring af frugt og grøntsager, da der var aircondition, og havde derfor spurgt den "gamle" maskinmester om kammeret måtte bruges til det.

Det havde han ikke fået lov til af maskinmesteren. Dette var et rederkammer, havde maskinmesteren sagt. Et rederkammer, er en gammel skik fra fortiden, og fra de store rederier. Det var et kammer der stod klar, hvis og når, skibets reder havde tænkt sig at aflægge skibet et

Besøg. Men ombord i lille *Danalith* anså maskinmesteren åbenbart dette kammer som "sit rederkammer".

Da jeg kom ombord sidste gang i Las Palmas, spurgte kokken så mig, om han måtte benytte kammeret til frugt og grønt. Det kunne jeg selvfølgelig ikke se noget forkert i, og gav ham lov, mod at han sørgede for der ikke lå råddent og fordærvede varer derinde. Ved at bruge kammeret, kunne vi holde vores grøntsager friske betydelig længere. Men da den faste maskinmester også var afmønstret under sidste anløb, havde han ikke set kammeret i brug før. Det opdagede han så denne gang, og med hans sædvanlige mangel på respekt for andre end sig selv, var han nu gået i gang med at tømme kammeret for frugtkasser.

Jeg spurgte, lidt forbavset, hvad han havde gang i. Jo, det kammer skulle sgu ikke bruges som lagerplads, han skulle bruge det til at opbevare sin kuffert i. Han havde også tidligere sagt nej til at opbevare proviant i kammeret, men selvfølgelig skulle det laves om så snart han ikke var ombord. Efter denne velkomsthilsen, syntes jeg den gode mand gik lidt over strengen.

Jeg meddelte ham derfor, i en ret kontant vending, at hvis ikke han fik de kasser ind igen med det samme, var det slet ikke nødvendigt han tænkte på at opbevare sin kuffert. For den ville han kun få brug for til hjemturen, som ville komme til at foregå her og nu.

Jeg havde ikke tænkt mig at finde mig i hans optræden, og kunne det ikke blive anderledes, kunne han ligeså godt gå i land igen.

Han kiggede meget underligt på mig. Jeg havde aldrig set ham med sådan et udtryk i fjæset, han var rød som en tomat og spruttede som en løbsk primus.

Men fanden tog ved ham. Hans egen kuffert smed han ind af døren til sit eget kammer. Og frugtkasserne røg ind i "rederkammeret" i en helvedes fart, og væk var han.

Senere kom den afgående maskinmester op for at sige farvel. Han spurgte lidt forsigtigt, hvad dølen jeg havde gjort ved den gamle. Han var kommet farende ned i maskinrummet, for omkring fægtende med arme og ben som en der havde set et spøgelse, og sagde ikke et ord.

Vi kom på søen uden yderlige kontroverser, og maskinmesteren var skam med ombord. Der gik nogle dage, inden vi kom på talefod. Og der var absolut ikke nogen forandring at spore i maskinmesterens samarbejdsmetoder, eller rettere, mangel på samme. Alt var ved det gamle inden for kort tid.

På et tidspunkt fortalte jeg maskinmesteren, at jeg ville sige op. Han indrømmede nu, han måske ikke altid var lige nem at omgås, men han ville da prøve at ændre på det. Men jeg havde taget min beslutning, og mailede min opsigelse til rederiet. Herfra fik jeg kvittering, at man med beklagelse modtog opsigelsen, men da jeg åbenbart havde besluttet mig, ville man gå i gang med at finde en afløser til mig.

Styrmanden havde lidt svært med at indordne sig under forholdene. Han syntes ikke om den arbejdsfordeling skibet kunne byde på, men indrettede sig dog efter det. Som han sagde, han skulle snart på pension, så den sidste tid kunne han godt leve med forholdene. Ham og maskinmesteren talte dog sammen, men noget egentligt samarbejde blev det aldrig til.

Rejsen til Malongo forløb som vanligt. Efter 14 døgn, ankrede vi på Cabinda red. Denne gang lå der to skibe, som skulle losse før os. Det gav fem dage til ankers, inden det blev vores tur. Til gengæld fik vi en hurtig ekspedition. Vi lossede på lige under et døgn, og var så på søen igen, klar

til en ny rejse. Denne gang havde rederiet endnu ikke sluttet nogen returrejse. Markedet var åbenbart ikke for godt. Aftalen var at styre mod Cotonou, og så ellers afvente ordre.

Og ordren kom efter et par dage. Vi skulle laste en last sækkegods for World Food Program, og lasten skulle lastes i Cotonou. Lasten skulle til Monrovia. Det var lidt anderledes end vores sædvanlige returlaster, men ikke uden problemer skulle det senere vise sig.

Vi ankrede på Cotonou red den 4. oktober. Gennem agenten fik jeg at vide, at lastningen ikke var lige forestående. Vores last var ikke losset fra et andet skib endnu, og jeg skulle forvente nogen ventetid på redan.

I mellemtiden havde jeg fået specifikationer på lasten fra rederiet. Og efter at styrmanden og jeg havde studeret denne specifikation, kunne vi ikke laste hele den beregnede last. Lasten bestod af flere partier sækkegods, i alt 1750 tons. Men også 250 tons madolie i kartoner skulle lastes. Vi lavede flere forskellige lasteplaner, men uanset hvordan, kunne hele lasten ikke lastes. Der blev en masse skrivelser frem og tilbage med rederiet. Men noget egentligt resultat kom vi dog ikke til. Alle parter måtte nu indse, at den beregnede last ikke kunne lastes i skibet.

Efter en uge til ankers, kom der endelig en surveyor fra afskiber ombord. Han kunne give lidt mere info omkring lasten. Bl.a. kunne han fortælle, at lasten var ombord på en pram der også lå til anker på redan!

Det var jo lidt af en nyhed. Han kunne også nu ved selvsyn se, at det ikke var fysisk muligt at laste hele lasten. Jeg havde lavet forskellige udkast til hvad vi kunne laste, og dem fik han med i land.

De interne problemer ombord tog nu rigtig fat. At ligge til ankers, og ikke vide noget konkret om hvad der skulle ske, var absolut ikke godt for en i forvejen ret spændt situation.

Alle ombord var efterhånden ret pirlige, og der skulle ikke mange forkerte ord til, før fanden var løs i laksegade. Det blev heller ikke bedre af, at varmen blev et problem. Temperaturen var oppe på 35 grader, når det var højst. Skibets forældede aircondition kunne ikke rigtig klare den høje temperatur.

Jeg kontaktede rederiet for at forhøre mig om mulighed for, at jeg kunne blive afløst når vi kom i havn. Da jeg ikke vidste hvor lang tid hele denne operation ville tage, og tidshorizonten for min afløsning allerede var overskredet, havde jeg håbet på lidt forståelse fra rederiets side.

Der gik nogle dage inden jeg fik et svar. Desværre kunne afløsning ikke arrangeres. Min afløser var desværre blevet syg, og de havde ikke mulighed for at finde en anden. Derfor bad man mig om at blive ombord til skibet kom til Las Palmas for dokning. Da jeg ikke havde så mange andre muligheder, gik jeg modvilligt med til denne aftale.

Den 22. oktober, efter 18 døgn til ankers, kom vi endeligt til kaj. Myndighederne var for en gang skyld rimelige, og vi kom i gang med lastningen. Nu fik jeg besøg af Port State Control, og de var absolut ikke rimelige. De faldt over nogle certifikater, som de mente ikke opfyldte deres krav. Det var til dels også korrekt. Der var nogle syn, som skulle have været afholdt, men hvor der var udstedt udsættelse på. PSC ville ikke acceptere disse udsættelser, og truede med at tilbageholde skibet, samt at arrestere undertegnede.

Jeg fik fat i rederiet på telefon, og forklarede dem situationen. Det var skibsrederen selv jeg talte med. Han mente nu ikke det var noget problem, og sendte straks en mail med oplysninger om hans syn på sagen.

Det var de gode mennesker her i Afrika nu nærmest ligeglade med. De holdt på deres, og udfærdige et dokument hvor de nægtede at lade skibet sejle før omdiskuterede syn var afholdt. Jeg nægtede selvfølgelig at skrive under på dette dokument, og blev igen truet med arrestation. Jeg påførte nu dokumentet, at jeg havde læst det, men nægtede at underskrive det. Det godtog PSC så i første omgang.

Da jeg prøvede at ringe til rederiet igen, strejkede mobiltelefonen. De følgende dage gik med en masse skriveri og ringen frem og tilbage. Til sidst indgik rederiet en ordning med PSC, hvor de betalte sig fra miseren. Jeg var ved at være godt og grundig træt, både af rederi og myndigheder. Myndighederne her på Afrikakysten er helt anderledes, end i Europa. Hvor der som regel kan indgås en mindelig aftale i Europa, er dette umuligt her. Så snart der er det mindste i vejen med skibets papirer, ser myndighederne hernede med det samme en mulighed for at bjærge nogle let tjente penge. Og de giver sig ikke, selv om de måske ikke altid har retten på deres side.

Men selv om opholdet blev ret problematisk, så fik vi dog lastet skibet. Vi fik ikke så meget med, som afskibet havde regnet med. De 250 tons madolie, blev i pakhuset og vi lastede kun sækkegodset.

Endelig, den 26. oktober, kunne vi sejle fra Cotonou. Stemningen ombord, var efterhånden som opholdet blev længere, temmelig eksplosivt. Men nu lettede det lidt, da vi endelig fik vand under kølen igen. Vejret var fint, og det skred godt langs kysten. Men, man skal ikke glæde sig for tidligt. Vi havde været på søen lidt over et døgn, da vi fik en mail fra rederiet. Et af rederiets andre skibe, **Danica Green**, havde fået maskinhavari på en position ca. 90 sm. nord for Monrovia.

Første melding gik ud på, der var en ventil der havde sat sig, og muligvis skade på et stempel på hovedmaskinen. Man var ved at undersøge, hvad der var af reservedele og værktøj ombord. Vi blev anmodet om at yde assistance, og evt. foretage reparation.

Jeg talte med maskinmesteren om det, og selvfølgelig ville vi assistere i det omfang vi havde mulighed for det. Jeg fik også oplyst, at lasten på **Danica Green** bestod af "militærgods" til en destination på Afrika kysten, og skibet kunne således ikke komme i anden havn uden speciel tilladelse.

Næste dag fik jeg selv radioforbindelse med **Danica Green**, og dermed lidt flere oplysninger. De lå og drev ca. 45 sm. fra land. Men vejret i området var fint, og der var ikke umiddelbar nogen fare på færde. Vi satte fuld fart på skuden, og kunne være fremme ved havaristen i løbet af 56 timer, forudsat at vejret ville holde.

Rederiet var gået i gang med at undersøge muligheden for at slæbe havaristen ind på reden ved Monrovia. Det viste sig ikke at være muligt. I stedet gjorde vi klar til at tage **Danica Green** på slæb, og i første omgang komme lidt fra kysten. Så ville vi overføre vores maskinmester til **Danica Green**, så han kunne lave reparationen, mens vi havde skibet på slæb.

Ombord på **Danica Green** var der ingen maskinmester. Her stod skipper og styrmand selv for vedligehold af maskineriet. Det giver jo unægtelig problemer når der sker større maskinhavari.

Heldigvis var vejret med os. Der var næsten vindstille, og kun lidt dønning. Vi fik etableret en slæbetrosse, og det gik fint med at slæbe. Da vi var kommet lidt fra kysten, fik vi overført maskinmesteren til havaristen. Reparationen blev ordnet over to dage, og vi kunne lade slæbet gå og forsætte hver for sig mod vores respektive destinationer.

Den 3. november ankom vi til Monrovia. Her lossede vi under beskyttelse af FN soldater. Selv om der kom nogle kraftige regnbyger, gik losning hurtigt. Myndighederne var der ingen problemer med. Her brugte man ikke så meget at bumle cigaretter. I stedet var dieselolie og maling i høj kurs. Så der blev fyldt et utal af dunke i alle størrelser og former med dieselolie. Vi måtte lave et bonsystem for at holde styr på det. Når der havde været nogle myndighedspersoner, eller andre der skulle begaves, oppe hos mig, udskrev jeg en bon til vedkommende lydende på hvor mange ltr. olie vedkommende skulle have. Så blev der sendt en mand ned i maskinen til maskinmesteren, som så udleverede "gaven". Med dette system, og ikke alt for nærig med "gaverne", gik det faktisk helt gelinde.

Den 5. november var skibet udlosset, og vi kunne igen sejle. Jeg havde fået ordre fra rederiet, at sætte kurs mod Las Palmas og ellers afvente om der skulle dukke noget last op under vejs. Man var ikke helt afklaret med hvor skibet skulle dokke, men forhandlede stadig med flere værfter.

Jeg havde en del rapportarbejde omkring vores møde med **Danica Green**, der skulle laves. Ellers gjorde jeg klar til at blive afløst, hvor det så end skulle være.

Jeg var også ved at være godt mør. Havde nu været ude i næsten 5 måneder, og det følte som meget lang tid. Især med alt det bøvl der havde været ombord. Så jeg glædede mig til det var overstået.

Vejret holdt sig rigtig godt, og den 10. november fik jeg ordre fra rederiet om at gå til Las Palmas for dokning. Her ankom vi 2 dage senere, og jeg blev ombord til skibet var doksat, og jeg havde fået lavet overlevering med den nye skipper. Det blev således min sidste tur med **Danalith**.

Da jeg kom hjem, var jeg en tur inde på rederikontoret. Her fik jeg en samtale med skibsreder J. Folmer omkring min opsigelse. Han accepterede selvfølgelig min opsigelse, men så gerne jeg prøvede en periode i et de andre skibe. Så kunne det jo være jeg ville overveje at forsætte i rederiet. For, som han sagde, havde rederiet været godt tilfreds med mit arbejde ombord i Danalith, men de andre skibe i rederiet var både nyere og der var ingen maskinmester jeg skulle samarbejde med, da jeg selv ville komme til at stå for maskinpasningen. Jeg takkede pænt for de pæne ord, men havde besluttet mig for at finde noget andet. Jeg havde jo lige netop set hvordan betingelserne var for de skibe uden maskinmester, og det var jeg ikke interesseret i at arbejde med. Dermed sluttede vores samarbejde, og vi skiltes i alt fordragelighed.