

I skrotfarten med Sarah Rousing

Jeg startede med at sejle i "skrotfarten", i juni 1995. Begrebet "skrotfarten" var et lokalt tilnavn for de skibe der var beskæftiget med at sejle skrot og stålprodukter til og fra Det Danske Stålvalseværk i Frederiksværk. Stålværket havde sin egen havn, med forbindelse til Kattegat via Roskilde Fjord og den gravede rende over Lynæs Sand ved Hundested. Stålværkshavnen gav beskæftigelse til en stor del af den mindre danske coasterflåde, samt en mindre del af udenlandske skibe. Coasterne sejlede skrot ind til havnen, fra hele Skandinavien og tyske havne. Efter udlosning af skrot, lastede de stål produkter som stålværket havde produceret af det indsejlede skrot, til levering i Nordeuropa. Enkelte større coastere lastede også til levering oversøisk. Det havde i mange år givet en fast beskæftigelse, og flere mindre coastere havde simpelthen deres levebrød i "skrotfarten".

Jeg mønstrede ombord på **Sarah Rousing** den 23. juni i Frederiksværk. Skibet var få måneder tidligere købt brugt fra tysk flag. Det var bygget i 1979, og var på 1456 BT. I forhold til de andre



"skrotsejlere", var **Sarah Rousing** en del større, lastede ca. 3 gange så meget og selv med sine ca. 15 år på bagen, også en del mere moderne på mange områder. Skibet var bygget så det både kunne betjene flodhavnene, og sejle som almindelig søgående coaster. Det havde master der kunne ligges ned med hydraulik, og styrehuset kunne reduceres i højden. Der var box hold, og et stort indtag af ballastvand, bl.a. med sidetanke. Så det var et ret fleksibelt skib.

Jeg indgik en kontrakt med rederiet, hvor der skulle sejles 4 måneder, og derefter 2 måneders frihed. Hyren var rimelig, lå lidt under det niveau jeg var vant til fra langfarten, men til at leve med. Jeg havde regnet med at den lidt lavere hyre kunne kompenseres med, at farten ikke var så hektisk som på langfarten. Det skulle senere vise sig ikke at holde stik. Besætningen var dansk og bestod af styrmand og tre ubefarne søfolk. Jeg var godt klar over, at det ikke var helt det samme som form for sejlads, som jeg havde beskæftiget mig med de sidste mange år. Men jeg glædede mig nu også til at sejle i nærfart igen, og tage de udfordringer det ville indebære. Rederiet havde 2 mindre coastere, som også sejlede i "skrotfarten", og skibsrederen havde indtil for nyligt selv sejlet med sine skibe. Så selv om jeg ikke kendte så meget til denne specielle del af coasterfarten, var jeg ret fortrøstningsfuld i at kaste mig ud i det. Det kunne vel ikke gå helt galt, og jeg kendte jo en hel del af søfolkene i "skrotfarten". Så man kunne vel få lidt gode råd, hvis det skulle blive nødvendigt.

Den første rejse var fra Frederiksværk til Västerås i Sverige, med 1000 tons stangstål. På denne rejse, blev vi kaldt op af et svensk kystbevogtningsfartøj, da vi befandt os på vej op langs Ølands

østkyst. Kystvagten oplyste, at skibet befandt sig inden for separationzonen ved Ølands Sødra grund. Dette var helt korrekt. Jeg havde valgt at sejle inden for denne zone, for at undgå at skulle krydse med den tunge trafik, som benyttede denne zone. Og mig bekendt var der ikke forbud mod at sejle i den såkaldte "indshore traffic zone". Det havde der heller ikke været hvis jeg var kommet fra en svensk havn. Men da jeg kom fra dansk havn, var det ikke tilladt. Jeg beklagede selvfølgelig min fejltagelse overfor den rare svensker, som virkede meget forståelig overfor mit argument.

Vi skiltes i fuld fordragelighed, efter jeg havde fået tilladelse til at forsætte sejladsen. Og jeg regnede ikke med at høre mere om det. Men så nemt gik det nu ikke. Efter nogen tid kom der et bødeforlag på 3.000 kr. fra de rare svenskere, gennem Søfartsstyrelsen.

Jeg skrev selvfølgelig en fyldestgørende rapport om hændelsen, som blev indsendt til Søfartsstyrelsen. Samtidig med, at jeg nægtede at betale den pålagte bøde. Der gik igen nogen tid (faktisk til april 1996), hvor jeg fik en tilsigelse om at møde i Kriminalretten i Frederiksværk. Her blev jeg den dømt ved retten til at betale bøden. Så de svenskere var nu ikke så flinke alligevel.

Den første måned gik forholdsvis stille og roligt. Vi lavede i alt 8 rejser, med en dokning på 10 dage imellem. Den ene rejse gik fra Riga til Hamburg, hvor der var nogle liggedage i begge ender. Så det var meget stille og roligt.

Men så var det også slut med den rolige sejlads. Rederiet havde indgået en timecharter med stålværket som sikkert havde fine betingelser for rederen, men absolut ikke var til fordel for os ombord i skibet. Vi skulle udelukkende sejle skrot ind til stålværket, og returnere til lastehavnene i ballast. Det blev en hektisk tid de næste par måneder, hvor vi rent ud sagt, sejlede røven ud af bukserne. Der var ikke mange stille stunder, men derimod et stort arbejdspress som jeg ikke lige havde taget i betragtning. Selv om vi var i Frederiksværk flere gange om ugen, var der knap tid til at komme et smut hjem og tømme postkassen.

Den første måned i den nye fart (august), havde vi 19 havneanløb. Her var endda en længere rejse indregnet. Vi lastede i Korsør til Amsterdam. Lasten var de boremaskiner der havde været brugt til at bore tunnelen i den nye Storebæltsforbindelse. De var blevet skrottet, og skulle nu sejles til Amsterdam hvor de blev omlastet til et større skib, for til slut at havne på et stålværk i Fjernøsten. Vi kom til Korsør en lørdag formiddag, og skulle først laste mandag morgen. Så det var den rene luksus at kunne holde en weekend i fred og ro.

Tiden efterfølgende blev ligeså hektisk og det viste sig hurtigt, at besætningen var for lille til dette tempo. Det diskuterede jeg med rederen, og selv om vi ikke var helt enige, kunne han godt se det uholdbare i situationen. Jeg husker ikke lige på hvilket tidspunkt, men der kom en motormand og en kok ombord. Især en motormand var meget påkrævet. Der skulle pumpes ballast ind og ud for hver last. Skulle jeg og styrmanden selv stå for dette, samtidig med den hidsige sejlads, så ville vi hurtigt rende ind i problemer. Og problemer undgik vi da heller ikke. I slutningen af september havde vi lastet i Antwerpen til Hobro. I sejlrueten ind mod Kielerkanalen fik vi maskinhavari. Pludselig lød der en underlig bankelyd fra hovedmotoren. Vi fik straks stoppet maskinen, og kunne konstatere havari på en cylinder, hvor stødstængerne var bøjet. I første omgang kunne vi ikke gøre andet, end at afmontere stødstængerne og rette dem ud med en hammer. Da vi lå meget uheldigt lige i den meget trafikerede rute ind til kanalen, og på det tidspunkt var der ingen motormand ombord, kunne vi ikke gøre andet end at samle maskinen igen. Derefter liste ind til Kielerkanalen for halv kraft. Her kom der næste dag en montør hjemmefra, som midlertidigt reparerede maskinen, så vi kunne sejle videre til Hobro med montøren ombord. Det viste sig, at en ventil i

cylinderen var smadret, og derved havde ødelagt både stempel og turbolader. Det var selvfølgelig et hændeligt uheld, som ikke skyldtes hverken manglende motormand, eller manglende vedligeholdelse.

Kort tid før jeg skulle afløses for frihed, skete nok et uheld. Vi havde lastet 1160 tons skrot i Malmø den 9. oktober, til Frederiksværk. Afsejlede fra Malmø kl. 22. Jeg skulle have vagten indtil passage af Helsingborg, som efter planen skulle passeres omkring midnat. Efter en kursændring, var der ca. 45 minutter til næste kursændring. Jeg tog mig en kop kaffe, og satte mig i styrehusstolen for at hvile benene lidt. Uheldigvis faldt jeg i søvn før den næste kursændring, og forårsagede derved en grundstødning på sydspidsen af øen Ven i Øresund. Skibet var sejlet op på stranden i en ret vinkel, og stod hårdt på grund med forskibet. Agterskibet flød dog stadig, og vi prøvede at bakke skibet af grunden, men uden held.

Jeg kontaktede straks skibsrederen på telefon. Han var i London, hvor et andet af rederiets skibe havde maskinhavari. Vi fik arrangeret en slæbebåd, som var fremme ved os tidlig om morgenen. Efter flere forgæves forsøg på at slæbe os af grunden, måtte vi opgive og tilkalde nok en slæbebåd. Ved hjælp af de to slæbebåde, kom skibet af grunden omkring middag. Efter at have afprøvet maskinen, og foretaget forskellige manøvre for at se om skrue og ror kunne fungere, besluttede jeg at forsætte sejladsen mod Frederiksværk. Efter ankomst til Frederiksværk først på aftenen, begyndte vi straks at losse. Skibsrederen var i mellemtiden kommet hjem fra London, og kom ombord da vi ankom til havnen.

Jeg var selvfølgelig meget ked af det skete, og også en smule chokeret. Nu var en grundstødning jo ikke verdens undergang. Men at falde i søvn på vagten i et meget befærdet farvand, var en meget alvorlig forseelse, som jeg bebrejdede mig selv meget. Grunden til at jeg faldt i søvn, var ganske simpelt træthed. Det var selvfølgelig ikke nogen undskyldning, det burde ikke være sket. Men det var sket, og jeg kunne kun bebrejde mig selv for det. Efter udlosning i Frederiksværk og dykkerundersøgelse af skibet, blev det besluttet at sejle skibet til dokning i Søby. Det viste sig, at der ikke var nogen skader på skroget, men skruen var beskadiget og det samme var bowtrusteren. Disse skader blev udbedret i løbet af 2 dage. Herefter kunne skibet igen forsætte. Jeg mønstrede af for afspadsring af frihed nogle dage efter, den 17. oktober, og følte mig virkelig også mere end godt brugt.

Da jeg kom hjem, modtog jeg et brev fra Nørrejylland's Gensidige Søforsikringsforening, som var skibets forsikringsselskab. Jeg citerer dette brev ordret:

Vedr. M/S Sarah Rousing – grundstødning ved Ven den 9.10.1995

På et bestyrelsesmøde afholdt den 14. oktober 1995 blev ovennævnte grundstødning drøftet.

På baggrund af skibsførerens rapport fandt bestyrelsen det meget kritisabelt og uagtsomt, at De som vagthavende faldt i søvn i et sådant farvand. Såfremt man føler sig træt eller søvngig, er det især vigtigt at slå vagtalarmerne til med kortere interval, da dette kunne have forhindret denne grundstødning.

Bestyrelsen pointerede ligeledes stærkt, at indtagelse af spiritus før et vagtskifte også vil blive betragtet som grov uagtsomhed.

Da vi forstår på rederiet, at det er første gang, noget sådant er sket, vil vi fra forsikringens side ikke gøre mere ved sagen, men vi må præcisere, at såfremt det sker igen, kan vi ikke tillade, at De overtager vagten ombord i "Sarah Rousing" eller andre skibe i foreningen.

Nørrejylland Søforsikring er medlemmernes eget forsikringsselskab, og det er derfor kolleger, det går ud over, når man ikke er påpasselig.

Med venlig hilsen

Nørrejylland Gensidige Søforsikringsforening.

Jeg blev både vred og meget ked af det, da jeg fik dette brev. Efter uheldet havde jeg selvfølgelig diskuteret omstændighederne omkring grundstødningen med skibsrederen. Jeg havde ligeså selvfølgelig påtaget mig det fulde ansvar for uheldet. Jeg havde pointeret, at den forcerede sejlads vi udførte, kunne ingen mennesker holde til i 4 måneder i træk. Og havde derfor foreslået i stedet, at vi skulle sejle 2 måneder og derefter 1 måned fri. Dette ville skibsrederen tage op til overvejelse. Vi var enige om, at det uheld jeg havde forårsaget, jo ikke stod til at ændre, det var sket. Vi var også enige om, at der ikke skulle ske noget lignende i fremtiden.

Derfor mente jeg ikke, at bestyrelsen i forsikringsselskabet havde nogen berettigelse til at sende mig et sådan brev. Mit ansættelsesforhold var et forhold imellem skibsrederen, og jeg selv.

Hvis skibsrederen havde ment, jeg skulle have en reprimande for min uagtsomhed, kunne han jo selv med rette have givet mig denne. Hvis min forseelse, efter skibsrederens mening, havde berettiget til yderlige konsekvenser, havde han jo været i sin fulde ret til at tilkendegive dette direkte over for mig. Vi havde, efter uheldet, diskuteret det fornødne på en god, fornuftig og saglig måde. Det var efter min mening ikke noget et forsikringsselskab skulle blande sig i.

At jeg skulle bedømmes af en bestyrelse i søforsikringsforeningen, som bestod af småskibsredere, på det grundlag det skete, følte jeg meget nedværdigende. Hvis denne bestyrelse endelig skulle bedømme noget angående denne grundstødning, og mine evner som skibsfører, burde jeg vel også selv have haft muligheden for at redegøre for hvad der var baggrund for uheldet.

I stedet henholdt man sig til min rapport, afgivet efter uheldet. Med dette grundlag, mente bestyrelsen sig i stand til at bedømme min person som skibsfører?

At de havde ret i, at grundstødningen skyldes min uagtsomhed, og derfor var kritisabelt, skal jeg gerne give dem ret i. Om brugen af vagtalarm kunne have forhindret grundstødningen, vil jeg tillade mig at stille spørgsmålstegn ved. Bestyrelsen pointerede ligeledes stærkt i brevet, at indtagelse af spiritus før et vagtskifte også ville blive betragtet som grov uagtsomhed.

Da der absolut ikke var tale om indtagelse af spiritus, hverken i forbindelse med dette uheld, eller i det hele taget i mit ansættelsesforhold til rederiet Rousing overhovedet, syntes jeg det var en frækhed uden lige at pointere dette.

Jeg husker ikke, om skibsreder C. Rousing var medlem af bestyrelsen i omtalte forening på daværende tidspunkt. Jeg ved han var det senere. Men det ændrer ikke på min mening om denne bestyrelses uhensigtsmæssige brev. Som det fremgik af brevets sidste sætning, var forsikringsselskabet medlemmernes eget, og det var derfor kolleger det gik ud over, når man ikke var påpasselig.

Hvis de gode medlemmer af denne bestyrelse virkelig var så opsat på at vogte på deres værdier, og påpege andres manglende påpasselighed, burde de have kigget lidt på hvad årsagerne var til, at der skete uhensigtsmæssige hændelser i deres skibe.

Den 15. december, mønstrede jeg igen ombord i **Sarah Rousing**. Jeg havde talt med rederen om at tage en kortere periode, end de fire måneder som vi oprindeligt havde aftalt fra sidste periode. Det var blevet vinter og koldt, men begyndende isdannelse i de indre farvande. Resten af året 1995, gik på samme måde som tidligere periode. I januar og begyndelsen af februar, fortsatte sejladsen på de danske og svenske havne, med en enkelt afstikker til Stralsund og Kiel i Tyskland. Problemerne med isen blev mere markante, og vi havde brug for isbryderassistance flere gange. Det gik også ud over skibet med den tiltagende is. Vi fik skade på skruen, og måtte lave en midlertidig reparation på denne.

Den 13. februar lastede vi en last stål i Frederiksværk, til Guinness i England. De sidste par uger havde isen på det nærmeste lukket de indre farvande. Den sidste tur ind til stålværkshavnen var isen begyndt at give problemer i fjorden. Da vi sejlede fra Frederiksværk, var der meget dravis i Kattegat indtil vest for Skagen. Efter en blæsende tur over Nordsøen, kom vi op til Guinness tidlig en lørdag aften. Det gav en fredag inden vi skulle losse mandag morgen.

Det var rigtig rart at komme lidt væk fra den vante trummerum på stålværkshavnen. Jeg var nu sikker på, at jeg aldrig helt kunne falde ind i "skrotfarten", og hvad den indebar. Der var efterhånden gået op for mig, at denne specielle form for sejlads ikke var noget for mig. Men udsigterne til et job i de lidt større skibe, var ikke store. Så var det bedre at forsætte lidt endnu i "skrotfarten", og så håbe på bedre tider. Jeg prøvede at finde mig tilrette med forholdene som de var, men der var mange diskussioner med både reder og besætning forbundet dermed. Jeg var absolut ikke enig med rederen i alle hans dispositioner omkring skibsdriften. Jeg følte til tider han ikke respekterede min stilling som skibsfører ombord i hans skib. Men mere at jeg bare havde at rette ind til højre og følge hans ordre. Når vi diskuterede et problem, var det sjældent min mening der blev hørt. Det gjorde, at der hele tiden var et spændt forhold i mellem os. Og glæden ved at udføre arbejdet, kunne ligge på et meget lille sted. Jeg var ikke vant til som skibsfører, at have en reder siddende og kigge mig over skulderen konstant. Jeg blev derfor indelukket og holdt til sidst mine meninger for mig selv.

Efter udlosningen i Guinness, forhalede vi længere op af floden Humber, til Goole. Her skulle vi laste skrot til Pasaia i Nordspanien. Lasten skulle lastes på mærkerne. Det ville sige, at vi skulle laste til skibets dødvægtstønnage, målt på lastemærkerne på skibet. Derefter ville det blive beregnet hvor meget last der var ombord. Der var hyret en surveyor til at overvåge lastningen. Han skulle også udregne lastindtaget, som så skulle danne grundlag for rederiets betaling for rejsen. Skrottet vi skulle laste, lå på en mark tæt ved skibet. Da skibet var ved at være lastet, var der sidste skrot godt blandet med jord fra marken. Det gjorde jeg surveyøren opmærksom på. Han mente også, at der efterhånden var mere jord end skrot i det sidste vi havde fået ombord. Og da vi var næsten på mærkerne, besluttede jeg at der ikke skulle lastes mere. Det var surveyøren enig med mig i, for som han sagde, hvis vi kom frem med alt det jord iblandet skrottet, kunne det skabe problemer i lossehavnen. Vi lavede vores lasteberegning, og det viste sig vi kunne have lastet omkring 25 tons mere, inden skibet var helt på mærkerne.

Da vi var afsejlet fra Goole, havde jeg en telefonsamtale med rederen. Han var meget uforstående overfor, at jeg var sejlet uden at fylde skibet helt op. Jeg prøvede at forklare ham, hvorfor jeg havde handlet som tilfældet var. Men det var han ikke lydhør for. Han syntes jeg havde

handlet meget uansvarligt, og var mere bekymret over hvordan han nu skulle forklare den mindre fragt vi havde fået.

Her var en af de situationer, hvor jeg følte mig som en lille skoledreng der bare skulle finde sig i den store mesters løftede pegefinger og bedreviden. Jeg havde lastet hundrede af laster tidligere, hvor jeg skulle tage en beslutning som kunne sammenlignes med den jeg her havde taget. Om min beslutning var rigtig eller forkert, stod jeg helt og fuldt til ansvar for. Det var en del af mit arbejde som skibsfører. Men det havde skibsreder Rousing åbenbart en anden mening om. Jeg opgav at få noget fornuftigt ud af videre diskussion. Hvis han havde den mening, at jeg bare var et kvaj, der kostede ham penge, så måtte det jo være sådant.

Vi havde en fin tur til Nordspanien, selv om vejret til tider var ret så blæsende. Her viste skibet sig, at være et godt søskib i dårligt vejr. Med den lave konstruktion, klarede skibet sig fint i søen. Så jeg nød denne lidt længere tur. Efter udlosningen i Pasaia, gik vi i ballast til La Coruna, også i Nordspanien. Her lastede vi stykgods til Moss i Norge og Varberg i Sverige.

Vi havde en fin sejlads til Norge, med rimeligt vejr efter årstiden. Efter udlosning i Varberg, gik vi til Halmstad og lastede skrot til Frederiksværk. Isen havde sluppet sit tag for denne vinter, og vi havde ingen problemer med at komme til Frederiksværk. Her afmønstrede jeg for afspadsring den 13. marts.