

*trettende episode av Einars erindringer.*

### **Hjemover.**

Godt og vel to døgn forsinket i forhold til seilingsdato, kaster M/T Beau loss fra Curacao. Seilasen mot Malmø, 9156 kilometer herfra, er i gang. Kryssingen over det Caribiske er en tilbakelagt etappe som ikke bød på nevneverdige utfordringer, kun krappe dønninger med noe baugsjø som slo, grunnet variasjoner i havdybden. For fulle guffer stevner vi mot Canal de la Mona - vinduet mot Atlanterhavet. Så snart vi har passert kanalstredet, og lagt de siste øyer bak oss, ligger det vidstrakte Atlanterhavet foran oss, et enormt havområde, der en kan seile i flere dager uten å se et eneste skip, langt mindre møte ett på tilnærmet samme kurs. Nå er vi prisgitt storhavets luner i mange uker fremover.

Blått hav så langt øye ser.

Jeg sitter på køyekanten inne i sykелugaren, et lite rom som ligger oppe på broen, og titter ut gjennom skipsventilen. Taktfaste dønninger ruller mot en horisont langt i det fjerne, grågrønne vannmasser som alltid er i bevegelse og skifter fargenyanser i takt med værømslaget. Ved rolig sjø kan plutselig noen delfiner bryte havoverflaten, strømlinjede fisker som ligner på en sølvblank torpedo, seile elegant noen meter fremover, før de atter forsvinner i havdypet. Andre ganger kan svære hvaler bryte havoverflaten, reise seg opp i all sinvelde, før de velter om og slår med halefinnen så spruten står himmelhøyt. Ofte spretter flyvefisker opp og seiler et stykke over vannflata, før de stuper ned i havdypet igjen. Av og til tårner det seg opp kjempebølger som slår mot skipssiden med et brak, fosser over relingen og dekker ventilen med skumgrønn sjø, slik at en får fornemmelsen av å være nede i en u-båt. En sjelden gang kan en også seile inn i et slags stillestående vakuum, et naturens under som kalles havblikk, med en vannflate som mest av alt ligner på et skinnende blankt speil. Et merkverdig fenomen.

Av og til, for å få litt forandring i synsbildet, griper jeg fatt i krykkene og hinker meg forsiktig opp på babord broving. Herfra er det flott utsikt, så å si i alle himmelretninger. Ut over et tilsynelatende endeløst hav. Lar en blikket gli rundt horisonten, får en nærmest følelsen av å være et statisk midtpunkt i et avgrenset område som kun består av himmel og hav. På Atlanteren, verdens nest største havområde, hvor vi nå befinner oss, kan en seile uke etter uke uten å

oppdage et eneste fast punkt å hvile øynene på. Det er først når en er kommet godt i gang med å krysse dette enorme arealet med et flateinnhold på 106.500.000 km<sup>2</sup>, at en får en anelse om hvilke dimensjoner dette område omfatter. Her kan en seile, uke etter uke, mot en horisont som stadig forflytter seg mot nye horisonter. Så det å være sjømann på langfart over store havområder, kan nok mange ganger fortone seg noe ensformig i lengden. Det er forståelig. De som ikke mestrer denne kjedsommelige tilværelsen, søker seg gjerne over på en stykkgodsbåt, som vanligvis har kortere etapper mellom hver havn, og som i tillegg kan lokke med fristende kneiper. Fordelen med langfart er den, at ute på havet finnes det ingen havnekneiper å sløse bort pengene på. Ei heller noen lugubre sjapper der klokka går i stampen når de siste slantene er gått heden.

### **En kaffetår i passatvinden.**

Med kaffekruset i den ene hånden og krykka i den andre, sitter jeg her oppe på broen og ser utover en blå vannflate som stadig er i bevegelse. Inn over babord halser stryker en mild bris som bærer med seg lukten av ramsalt sjøvann. Den klamme luftfuktigheten kombinert med den utmattende heten inne i de avstengte havneområdene, har sluppet taket her ute i rom sjø, og blitt erstattet av en forfriskende passatvind som feier vekk noe av den intense heten som har vært en belastning ved landligge. Særlig befriende er det å komme seg vekk fra hvinende vinsjer og annet forstyrrende bråk som ofte pågår både dag og natt i et havneområde, da det lastes og losses døgnet rundt. Her ute er det stille og fredelig. Periferien rundt er vi omgitt av bølgende hav, et daglig syn som vil møte oss i flere uker fremover.

### **Kurs i navigering.**

På en av mine daglige runder på broen, kom jeg i prat med 1.styrmannen, som inviterte meg på et krus kaffe bestikkugaren, et rom der man regner ut skipets posisjon. For å ha noe meningsfylt å fordrive tiden med mens jeg går sykmeldt, foreslo han at jeg like godt kunne begynne på et grunnkurs i navigering for tyngre fartøyer, med han som læremester. Jeg slo til på flekken. Da undervisningen skal foregå i bestikkugaren, som så og si ligger vegg i vegg med sykelugaren, blir det enkelt å ta seg dit,

selv på krykker. Et annet "must" er at et fullført kurs kvalifiserer for opprykk til lettmatros, som betyr et lite hakk opp på lønningslista, noe som kommer godt med for en lutfattig førstereis.

Undervisningsmateriell, så som lærebøker, matematiske tabeller, loggbøker etc, nødvendige hjelpemidler som trengs for å gjennomføre kurset, henter min skolemester ned fra sin rikholdige bokhylle, som glimrer med verker som omhandler maritim skipsterminologi. Vi starter med loggen, som er festet til lang line som henger bak poopen på båten, et instrument som måler farten, eller fremdriften. Han viser hvorledes en skal kveile inn logglina så den ikke skal floke seg, lese av loggen, og føre avleste målinger inn i loggboka. Fremdriften avleses en gang pr. døgn. Jeg fikk også grundig undervisning i hvorledes en skal tyde draftet, et sjøkart som inneholder et vell av detaljer som det er meget viktig å ha kjennskap til, spesielt når en befinner seg i urent farvann.

Det å koordinere et punkt på kartet ved å ta i bruk bredde- og lengdegrader, hørte også med til undervisningen.

Foruten å lokalisere et fartøy ved hjelp av å samordne koordinater, er det også viktig å ha kjennskap til den tiden et fartøy bruker på å tilbakelegge en gitt strekning fra punkt A til B. Den tid som er medgått fra punk A til B, kan være vidt forskjellige fra tiden som er gått fra B til C, eller for den saks skyld fra C til D. Da denne markante forskjellen henger sammen med variable strømforhold, bølgehøyder, med- eller motvind, uvær etc., er det et krevende arbeide å regne ut den reelle tiden som har medgått mellom hvert punkt. I tilfelle brann eller en annen alvorlig ulykke, skal stedbeskrivelse og hastighet alltid være å jour-ført, slik at fartøy som befinner seg i nærheten kan finne havaristen ved å navigere mot oppgitte posisjoner.

Når det gjelder navigering over elvemunninger eller mudderbanker der bunnforholdene kan forandre seg fra døgn til døgn, er det nødvendig å ta i bruk ekkoloddet, et elektronisk instrument som jevnlig benyttes i urent farvann, eller ved seiling oppover elver, innsjøer og inn i grunne fjordarmer. Ekkoloddet måler variable havdyp ved å sende lydsignaler mot bunnen. Siden lydfarten i vann er 1500 m/s, kan en finne dybden ved å sende ut et lydsignal og måle tiden det tar før et ekko av dette signalet returnerer til mottakeren. En grafisk projeksjon av havdypene blir så vist på et display, slik at brukeren kan se hvor dypt det er under båten. Havdypet kan måles

ved å benytte et enkelt formular:  $D = V \times T$  over 2, der d er dybden, v er lyden og t er tiden fra lydsignalet ble sendt ut til det blir oppdaget på ekkoloddet.

Kompassrosa med sin velkjente gradinndeling hoppet vi flyktig over, da dette var pensum på skoleskipet. Jeg fikk også anledning til å studere sekstanten, et vinkelmåleinstrument som benyttes til å måle vinkelen mellom et himmellegeme, vanligvis sola, og horisonten. Ved å benytte dette instrumentet sammen med astronomiske tabeller og et nøyaktig kronometer, kan en bestemme breddegraden. Med dagens satellittnavigasjonssystemer, som GPS og andre måleinstrumenter er sekstanten stadig mindre i bruk. Men de fleste langfartseilere vil likevel ha den ombord som et "back up", i og med at sekstanten ikke er avhengig av batterier, eller en annen strømkilde for å fungere. Jeg merket meg at også i bestikkflugaren, der jeg hadde mine skoletimer sammen med 1.strymammen, sto det en sekstant på en hylle, et instrument som etter sigende fremdeles var i bruk, snarest for å holde en gammel tradisjon ved like.

Før øvrig fikk jeg, takket være min gode læremester som forklarte alt på en enkel og lettfattelig måte, et anskuelig innsyn i skipsterminologien, en lærdom som kan komme til nytte ved en senere anledning. Kurset, som i sin helhet var nokså omfattende, fortsatte også etter at jeg ble friskmeldt, men da på kveldstid etter at vi hadde svettet oss gjennom dagens dont.

*Ny episode neste søndag.*