

# BORNHOLMER- FÆRGERNE ER ET GODT ALTERNATIV TIL LANGFART

Kaptajn Kasper Sommer har været navigator på Bornholmerfærgerne i over 13 år, og han mener, færgefart er langt mere interessant end dets rygte. For som han siger, så er der ikke to dage, der er ens – og dermed er det en attraktiv maritim arbejdsplads.



TEKST: PIA ELMERS | FOTOS: PIA ELMERS: MOLSLINJEN OG PRIVATFOTOS

Det er en anelse tåget og koldt den første dag i april, hvor besætningen på hurtigfærgerne Express 1 lægger Ystad bag sig og sætter kursen mod Rønne. Oppe på broen hersker der fred og ro efter afgang, men som de siger, er der godt nok tryk på 2. påskedag, hvor mange skal hjem efter endt ferie på klippeøen.

Teamleder Karin Bülow har lige budt passagererne velkommen ombord over højtalerne og givet en sikkerhedsbriefing, og nu er hun kommet op på broen, hvor hun har sin faste plads ved en af skærmene i administrationsafdelingen, der ligger bag ved selve manøvresektionen. Hun har ansvaret for alt, hvad der har med catering at gøre og kan oplyse, at de lige har sat 1156 passagerer i land i Ystad. Med så mange om bord er der godt fyldt op på færgen, der har en max kapacitet på 1400 passagerer.

Ved siden af teamlederen sidder de to maskinmestre, der kan overvåge alle deres alarmer og systemer fra broen. Forrest på broen sidder overstyrmand Randi Madsen, der har styr på kurs og fart, mens hurtigfærgerne pløjer sig gennem Østersøen med 36 sømil i timen. Havet er roligt,

men pludselig får vi et par bølger, som får det til at skulpe lidt i kaffekopperne.

## Med færgen fra Filippinerne til Bornholm

"Nå ja – vi får altid fire til fem bølger, når vi går forbi Express 5, og det får de jo så også fra os," siger kaptajn Kasper Sommer med et grin og kigger over mod Express 5, der er verdens største katamaranfærgen, og som han selv havde æren af at sejle hjem til Bornholm fra værftet i Filippinerne april sidste år. Derefter kaster han blikket på den skærm, hvorfra de henter informationer om alt fra antallet af bilreservationer til vejrmeldinger.

"Det er jo det, vi hele tiden skal holde øje med – hvordan vejret udvikler sig. De har lige meldt om vind op til kulingstyrke ved 8-tiden i aften, men der er vi jo tilbage og ligger bundet fast i Rønne. Vi har sidste tur fra Ystad klokken 18:30," fortæller han og fortsætter: "Men der skal ikke så meget til, før vi ikke kan sejle forsvarligt med hurtigfærgerne. Hvis vinden når op over 16 til 18 meter pr. sekund, og bølgerne bliver over 3 meter høje, så er vi nødt til at aflyse turene med de to katamaranfær-

ger. Så er det i stedet den konventionelle færge Poul Anker, der tager over, og det kræver temmelig meget planlægning, da det ikke er alle, der kan sejle den, og desuden skal der jo provianteres til alle de mange passagerer. I løbet af vinteren må vi typisk aflyse et par ture om måneden og lade vores reservefærge klare turene."

## Ved at være der

Efter godt en times sejlsads nærmer vi os Bornholm og indsejlingen til Rønne Havn. Kasper Sommer rejser sig op og går hen til den manøvrepult, der skal bruges, når færgen skal bakkes ind i lejet.

"Så er vi ved at være der," siger kaptajn Sommer henvendt til de to maskinmestre, hvorefter 1. mester går ned i maskinen, og maskinchefen sætter sig ved sit kontrolpanel i bagbord side ved siden af overstyrmanden.

Dernæst lyder det fra Sommer: "Og Randi – du slår bare lidt ned." Hun nikker og konstaterer, at de har vinden lige i snotten på vej ind gennem havnehullet, og at det nok blæser op lidt senere. Nede fra passagerafsnittet kan man høre teamleder Bülow's stemme i højtalerne: "Fær-



gen er i havn om få minutter ...." Oppe på broen lyder kommandoen fra kaptajn til overstyrmanden: "Jeg er klar, du må gerne give mig den", og stiller sig hen ved den manøvrepult, hvor man kigger agterud. Herefter siger han: "Jeg har den (kommandoen) og det virker," mens han har hænderne på såvel joystick som "maskin-telegraf".

### Losses så hurtigt som muligt

Overstyrmanden står ved siden af med walki'en og kommunikerer med skibsassistenterne nede på dækket. Derfra lyder en let skrattende melding: "Seks meter – fire – to – vi ligger an .... agtertrossen fast." Herefter bliver landgangen sat, og bovportene åbnet, så færgen kan blive lossat så hurtigt som muligt. For der bliver run på, når dagens sidste store træk af biler ventes ombord ved afgang 16:30. Der er næste udsolgt, så derfor meddeler kaptajn Sommer, at han går ned på øverste bildæk for at hjælpe med at få færgen lastet med knap 320 biler, som er tæt på den maksimale kapacitet.

Skibsassistent Jørn Kure er sammen med sin makker allerede i gang med at få de første biler gelejdet ombord, da Kasper Sommer kommer ned ad trappen og stil-

ler sig der, hvor de mange køretøjer kommer ind over rampen. Det er ret tydeligt at se, at det med at dirigere rundt med biler, det har han prøvet mange gange før. Og han er da næsten også opflasket med færgefart, da han er født og opvokset på Bornholm, hvor hans far i sin tid arbejdede i færgeterminalen. Derfor havde Kasper sin gang på havnen allerede som lille knægt, og som 12-årig fik han sit første job som billetklipper. Da han blev lidt ældre, avancerede han til forskellige andre jobs som for eksempel checkin af biler ved havne-terminalen i Rønne og senere som medarbejder i færgernes catering afdeling.

### Fascineret af færger

"Der er slet ingen tvivl om, at jeg altid har været fascineret af de her færger. Ganske vist gik jeg på handelsgymnasium uden egentlig at have gjort mig klart, hvad den eksamen skulle bruges til. Og det endte da også med, at jeg valgte en karriere til søs og startede som aspirant hos Mærsk januar 2002. Dengang var man nødt til at tage hele pakken som dualofficer, og så tog uddannelsen jo lidt tid, især fordi jeg på seniordelen valgte at tage en række enkeltfag som fjerntudier, samtidig med at

Express 5 er verdens største kataranfærge. Kaptajn Kasper Sommer havde æren af at sejle den hjem til Bornholm fra værftet i Filippinerne april sidste år. ↑

jeg optjente sejl tid som juniorofficer," fortæller Kasper Sommer.

Da han var færdiguddannet i 2010, ville han egentlig gerne være fortsat et par år på langfart, men på det tidspunkt tilbød Mærsk ikke job til juniorofficer, så derfor vendte han i stedet blikket mod Bornholm og fik job som sommerafløser på færgen Poul Anker. Derefter gik det slag i slag, indtil han i 2016 blev udnævnt til kaptajn og i 2019 til chefkaptajn. Så derfor kan han i dag se tilbage på en 13 år lang karriere i Bornholmerfærgerne, der siden 2018 har været drevet af Molslinjen.

"Jeg ved godt, at mange måske rynker på næsen af hjemlig færgefart – sådan noget med at man ikke er rigtig sømand, hvis man ikke sejler på langfart. Men selv om jeg var glad for at sejle på de store blå oceaner, så er jeg faktisk rigtig godt tilfreds med at sejle de her færger. Det er en spændende arbejdsplads, for der er jo ikke to dage, der er ens. Vi skal manøvrere ind og ud af havn adskillige gange i løbet af





Katamaranfærgerne Express 1 og Express 5 kan sejle 36 knob, men hvis vinden når op over 16 til 18 meter pr. sekund, og bølgerne bliver over 3 meter høje, bliver turene med de to katamaranfærger aflyst. Så er det i stedet den konventionelle færge Poul Anker, der tager over.



afgang mod Køge kl. 17. Her er bemandskravene lidt anderledes end på hurtigfærgerne, og det giver muligheder for nyuddannede navigatører. Derudover er vagterne fordelt på en helt anden måde, fordi vagten kører 24/7, og derfor er man mønstret for en uge ad gange

”På hurtigfærgerne er vi kun to navigatører, og her skal man have 1. grads papirer, og det betyder, at vi ikke kan tilbyde job til juniorofficerer, der kun har 2. grads papirer. Men på fragtfærgeren Hammershus skal der være tre navigatører, og der kan juniorofficerer altså komme ind og få deres sejltilid. På vores katamaranfærger tager vi typisk folk ind som afløsere om sommeren, og nogle af dem kan så blive ansat, hvis folk fra den faste stab søger orlov eller går på pension. Men nogen stor udskiftning er der altså ikke tale om,” siger den 41-årige navigatør.

dagen, og når der er rigtig travlt, så flyver tiden faktisk afsted på sådan en 10 timers vagt,” påpeger Kasper Sommer.

### Næsten alle bor på Bornholm

Bornholmerfærgerne beskæftiger i alt 30 navigatører – 20 i hurtigfærgerne og 10 på Hammershus. Fælles for dem er, at de næsten alle er bosiddende på Bornholm, hvilket giver god mening, da første afgang fra Rønne ligger tidligt om morgenen – på Express 5 tårner de til allerede 5:30. Her midt på eftermiddagen kan man se, hvordan folk ovre på RoPax-færgeren Hammershus er i gang med at laste og gøre klar til

### Giver noget tilbage til samfundet

Da Express 1 er vel ude af havnen, bliver overstyrmand Randi Madsen sendt ned i passager-afsnittet for at tilse en kvinde, der vred om på foden og slog sig, da hun trådte ud af bilen nede på vogndækket. Der skal som udgangspunkt hele tiden være to navigatører på broen, men i dette tilfælde er det i stedet en ubefaren skibsassistent, der bliver tilkaldt som ekstra udvig. Henrik Palsgaard Pedersen sætter sig i stolen i styrbord side og fortæller, at han egentlig kommer fra minkbranchen, men måtte skifte spor, da det erhverv blev lagt i graven. Det viser sig, at Molsslinjen og dermed også Bornholmslinjen er med i den ordning, der hedder: Kom med ombord, hvor ubefarne skibsassistenter kan fordele deres obligatoriske 12 måneders effektiv sejltilid på tre skibstyper – først tre måneder hos Mærsk, derefter tre måneder hos Molsslinjen og endelig seks måneder hos Esvagt.

”Det er fint, at vi er med i sådan en ordning, så vi kan være med til at få uddannet nye søfolk. Vi har for resten også skolepraktik, så et par gange om året har vi et par skoleelever med ombord. Det vil typisk være elever her fra Bornholm, og det er vores måde at give lidt tilbage til det samfund og de borgere, vi primært skal

## FAKTA OM BORNHOLMERFÆRGERNE

Express 5 er det sidste nye skud på stammen af Bornholmerfærger. Med plads til 1610 passagerer og 451 biler er der tale om verdens største katamaranfærge. Skibet er bygget i Cebu i Filippinerne og blev indsat på ruten Rønne-Ystad april 2023. Servicefart på 36 knob. Besætningen består af to navigatører, to maskinmestre, tre befarnede skibsassistenter, hvoraf den ene kan være faglært. Desuden en teamleder og mellem fem og 17 i cateringsafdelingen afhængigt af antallet af passagerer.

Express 1 er ligeledes en hurtigfærge, der fuldt lastet kan sejle 36 knob. Den blev bygget på Incat værftet i Tasmanien og blev sat i drift i 2009. Med sine 112 meter i længde er færgen kun tre meter kortere end Express 5, men har

ikke helt så stor kapacitet som storebror-færgeren. Bemandskravet er stort set identisk med Express 5.

Povl Anker er en solid gammel bilfærge, der stort set kan sejle i al slags vejr og derfor ofte sættes ind, når vindstyrke og bølger bliver for voldsomt for hurtigfærgerne. Færgeren er bygget på Aalborg Værft og blev leveret til BornholmsTrafikken i 1978. Povl Anker kan også fungere som reservefærge på ruterne fra Rønne til henholdsvis Køge og Sassnitz og sejler fast til den tyske havn 1-2 dage om ugen i sommerhalvåret. Der er plads til 1500 passagerer og 262 biler, og den maksimale fart er 20 knob. Besætningen består af tre navigatører, tre maskinmestre, fem til syv

skibsassistenter og så normalt mellem seks og 24 i catering.

Hammershus er en kombineret fragt- og passagerfærge, bygget på værftet Rauma i Finland. Skibet blev leveret i 2018 og er specielt designet til sejladsen i Østersøen på ruterne Rønne-Køge samt Rønne-Sassnitz. RoPax færgen har en kapacitet på 1500 lastemeter på to vogndæk og har plads til 720 passagerer. Servicefarten er 18 knob. Bemanningen er tre navigatører, tre mestere, tre skibsassistenter og normalt mellem tre og seks i catering.

De fire færger udgør Bornholmslinjen, der siden september 2018 har været en del af Molsslinjen.

Kilde: Molsslinjen



servicere. Så ligesom dengang jeg selv var dreng og gik nede på havnen og drømte om en dag at være ham, der stod på broen og manøvrerede færgen, sådan er det sikkert også i dag – at der er drenge og piger der drømmer om at komme ud at sejle,” siger Kasper Sommer og vender sig om, da overstyrmanden kommer op ad trappen. Hun kan fortælle, at det var okay med den tilskadedkomne passager.

### Randi

Randi Madsen har ligesom Kasper Sommer været navigatør på Bornholmslinjen i mange år og bor på Bornholm sammen med sin mand, Jesper Manley, der ligeledes arbejder på færgen og fungerer som talsmand.

”Jeg startede oprindeligt som aspirant hos Mærsk og var for den sags skyld glad for at sejle på langfart, men da min far blev syg hjemme på Bornholm, var jeg nødt til at finde et arbejde nærmere hjem-

met. I første omgang blev det Christiansø færgen som afløser, hvilket var en fin sommertjans. Men jeg ville jo gerne tilbage til Mærsk og gennemføre den sidste del af studiet på SIMAC i Svendborg. Men dengang i 2006 kunne det kun lade sig gøre at færdiggøre uddannelsen som dualofficer, og da jeg var mere interesseret i at være på dækket end i maskinen, blev det et farvel til Mærsk,” fortæller Randi Madsen og tilføjer, at hun derefter tog til Marstal for at læse skibsføreren og blev færdig juni 2007.

Derefter var kursen igen sat mod klippeøen, hvor hun blev afløser på hurtigfærgen Villum Clausen. Og siden har den faste adresse været Bornholm, for i 2008 blev hun fastansat ved Bornholmstrafikken, som rederiet hed dengang, så det er foreløbig blevet til 16 år. Og så mødte hun for resten også en flink kollega, Jesper, som hun nu stort set lige siden har boet sammen med på slægtsgården uden for Allinge. Han er også navigatør på Bornholmslinjen, så der skal pusles lidt med vagtplanen for at få det til at passe med, at der også er nogle heste, der skal passes hjemme på gården.

”Jeg er ligesom Kasper ret glad for at sejle med de her færger, ellers havde jeg nok heller ikke været her så mange år. Det er ikke bare at sejle frem og tilbage, man møder hele tiden nye mennesker og udfordringer, og der er mange ting at se til, også selvom skibet ligger stille. Og så synes jeg også, der er et stort plus ved at sejle med hurtigfærgerne – nemlig at vi kommer hjem hver dag. Desuden er lønnen heller ikke helt ringe,” siger Randi Madsen og bemærker, at det i øvrigt er

Kasper Sommer og Randi Madsen er begge glade for at sejle med bornholmerfærgerne. Der er ikke to dage, der er ens, og man møder hele tiden nye mennesker og udfordringer. ↑

Søfartens Ledere, der forhandler deres overenskomst.

### Anbefaler varmt Bornholmslinjen

Færgen nærmer sig Ystad, og så er det tid at få snakket færdig, inden journalisten går fra borde og besætningen skal sejle dagens sidste tur tilbage til Rønne. Indtil for få måneder siden var Kasper Sommer chefkaptajn, et hverv han har været vældig godt tilfreds med, men som han samtidig er glad for at have lagt bag sig.

”Der er rigtig meget administration i jobbet som overfartsleder, og det er da en spændende udfordring at få bemanning, lovgivning og tilrettelægning af vedligeholdelse til at gå op i en højere enhed. Men efter fem år synes jeg, det var passende at give stafetten videre, så jeg kunne prøve noget nyt, og det er foreløbig blevet til, at jeg er gået i gang med en MBA. Om det sender mig i retning af en anden beskæftigelse, ved jeg endnu ikke, men det giver i hvert fald muligheder for på et tidspunkt at gå nye veje. Foreløbig er jeg dog godt tilfreds med at være kaptajn her og kan i hvert fald varmt anbefale Bornholmslinjen, hvis navigatører er ude efter et job i de hjemlige færger,” understreger Kasper Sommer. ■

