

= Kriser under issejlads =

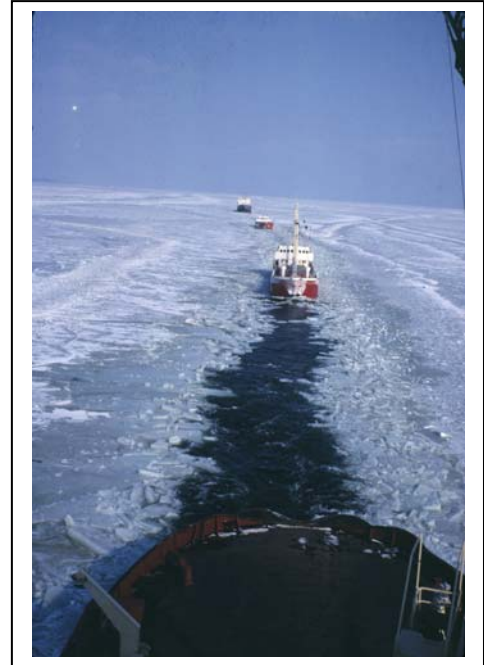
(vers 4,0)

Part I: Isbryderen THORBJØRN



Foto øverst:
THORBJØRN anløber Frederikshavn
Kilde: Forsvaret

Foto til højre:
THORBJØRN fører an i konvojsejlads
Kilde/foto: Styrmand Bjarne Rasmussen



Mønstring

Efter årsskiftet 1986/87 lagde isvinteren sig meget hurtigt over de danske farvande hvilket i første omgang gav sejladsproblemer for den mindre skibsfart. Statsisbryderen THORBJØRN skulle derfor hurtigst muligt bemandedes, og derpå gå i aktiv isbryder tjeneste som den første af de fire danske isbrydere.

Søndag den 11. januar 1987 ringede Statens Istjeneste således til mig og tilbød en meget sæsonbetonet hyre som 3. styrmand på Statsisbryderen THORBJØRN der lå i Flådestation Frederikshavn – hvis jeg altså kunne møde NU !

På denne dag besøgte jeg imidlertid mine forældre på den lille ø Hjortø i Det sydfyenske Øhav, men som skipper på øens postbåd ville min far straks sejle mig til fastlandet i fald jeg sagde ja tak til hyren.

Jeg besluttede mig derfor hurtigt til at sige ja tak til denne enestående chance hvorpå jeg blev sejlet over til fastlandet. Derpå hjem til Svendborg for hurtigt at pakke en kuffert hvorefter rejsen gik mod flådestation Frederikshavn. På vej mod Nordjylland blev vejret dårligere og dårligere, og da vi kørte ind på Aalborg station, fik rejsende til Frederikshavn at vide, at resten af rejsen ville ske med Taxa på DSB's regning, thi toget kørte ikke videre på grund af kraftigt snefald mv.

Omkring midnatstid mødte jeg op på THORBJØRN hvorefter jeg blev indkvarteret.

I løbet af natten og næste dag blev besætningen fuldtallig; mange af os havde aldrig sejlet med isbryder og slet ikke THORBJØRN. Islægget var imidlertid kraftigt i de danske farvande, så i løbet af dagen sejlede vi ned til området omkring Hals Barre ved munden af Limfjorden for at assistere skibsfarten der.

Søvag

I den kommende tid sejlede vi i døgndrift for at assistere skibsfarten overalt i de danske farvande. Vi havde sjældent lods om bord, så det krævede sin navigatør at navigere når farvandsafmærkningerne var skruet ned af isen !

Islægget blev nu så kraftigt, at de tre øvrige isbrydere også stævnedes ud for at hjælpe skibsfarten gennem isen, og flere navigatører blev nu forfremmet og flyttet fra THORBJØRN til disse isbrydere.

Om bord på THORBJØRN medførte dette, at jeg hurtigt avancerede fra 3. styrmand til 2. styrmand og derpå til 1. styrmand. Vi var i alt fire vagtgående navigatører om bord. Overstyrmand og en af de øvrige navigatører gik 12 -18 & 00 – 06 vagten og 1. styrmand og en af de øvrige navigatører gik 06 -12 & 18 - 24 vagten. Kaptajnen gik ikke vagt, men kunne altid tilkaldes ifald han ikke var oppe i styrehuset for at støtte op mv.

Psykologisk krisestyring om bord

Som 1. styrmand var jeg således in charge på min vagt med 3. styrmand til at navigere gennem isen alt imens jeg stod for isbryderens manøvrer når vi assisterede skibe.

En sen aften på min søvag blev vi kaldt op af et nordgående skib der var sejlet fast i isen mellem Hals Barre og Læsø. Jeg besluttede staks at give dette skib første prioritet på assistance listen hvorefter vi sejlede det til undsætning.

Vel nede ved skibet vurderede jeg, at det ikke var nødvendigt at hale dette skib ind i isbryderens agterstavn (Klykken) og derpå slæbe det videre til mere farbart farvand. Det burde være nok at sejle meget tæt rundt omkring skibet og derpå bakke helt hen og sende vore slæbewire over således, at vi kunne slæbe det videre på denne måde. På sin vis en rimelig rutine operation.

Som sagt så gjort - i nattemørke med stærke projektører !

Jeg stod bagerst i styrehuset og havde radiokontakt med det slæbte skib alt imens jeg manøvrerede for at holde slæbewiren rimeligt tight og samtidigt en passende fart fremad gennem fastisen. Vagthavende bådsmand stod ved siden af mig og hjalp hele tiden til med at justere slæbewiren med det meget kraftige slæbewirespil samt betjente agter projektøren. 3. styrmand stod forrest i styrehuset og navigerede samt meddelte tilbage til mig ifald der var isskruninger forude etc.

Vi bevægede os alle støt fremad, og isen udgjorde egentligt ikke det helt store problem idet der ikke var isskruninger på denne strækning.

Pludseligt sad vi fast i isen !

Der var ganske vist ikke isskruninger, men tilgængæld var vi sejlet ind i et område med kraftig istykkelse hvilket kan være svært at se forrest i styrehuset når der kun er projektører at orientere sig ved under sejlads på nattevagten. Bagerst i styrehuset havde jeg ikke reageret hurtigt nok og givet mere gas på manøvrehandtagene, og i samme øjeblik vi sidder fast råber jeg derfor over radiokontakten til det slæbte skib, at det skal slå fuld kraft bak.

For sent !

Det slæbte skib bakker så hurtigt det kan, men har stadig god fart på og det drejer derfor ud og rammer iskanten på den brudte rende. Derpå drejer det over mod os og boven hamrer lige ind i vores agterstavn. Det kunne det slæbte skib ikke rigtig holde til, så det fik et stort hul i boven over

vandlinien. Skibets kaptajn var noget utilfreds med situationen og råbte højt i radioen, og vores kaptajn var nu i styrehuset, det var jo ikke gået stille af sig da det andet skib ramte os.

Et godt tilbud !

Jeg glemmer aldrig nogensinde min kaptajn i disse øjeblikke.

Han var fuldstændig rolig, og sagde til mig ”Bjarne, vi lader ham lige rase af derovre. Så giver vi ham et godt tilbud, nemlig at vi slæber ham ned til Limfjorden så han selv kan sejle videre for at få repareret sit skib. Jeg synes, at du skal fortsætte på vagten og slæbe ham derned. Nu bliver jeg lidt på vagten, og derpå går jeg til ro igen, men som altid kan du kalde på mig, så er jeg her med det samme”

Som sagt så gjort; og resten af søvagtten og sæsonen forløb uden mere dramatik. Senere da der var faldet ro over situationen fik jeg fortalt, at det slet ikke var første gang dette var sket for isbryderen, og at det før havde været endnu mere dramatisk – men den krisestyring er en anden historie.

Praktisk isbrydning i danske farvande:

Danske farvande:

Fra medio januar til medio marts måned 1987 besejlede jeg de fleste danske farvande med statsisbryderen THORBJØRN.

Denne isbryder har en særlig ”luftboble generator” der kan generere luft ud gennem dyser i begge sider af skroget. Dette medfører en slags smøring mellem skrog og isen således, at friktionen nedsættes. Derved kan skibet gennemsejle tykkere is med den samme motorkraft så at sige.

Det var nu sjældent at vi brugte systemet under denne isbryder sæson, thi generatoren larmede ganske forfærdeligt under drift, og vi assisterede jo i døgn drift gennem hele sæsonen. Endvidere synes det som om at dette system ikke var særligt velegnet til den danske vinteris idet dette ofte nærmest kan sammenlignes med slushice/softice hvorfor smøreeffekten forsvandt betragteligt. Under isbryderens prøvebrydning i Botten Bugten ved Finland havde den ganske vist brudt meget tyk vinteris uden problemer – men det var is af en anden beskaffenhed end den danske slushice/soft ice.

Systemet vil sikkert være udmærket under vinter/forårs isbrydning i den grønlandske Disko Bugt og i Umanak Fjorden hvor isen er meget mere massiv, men det er aldrig blevet afprøvet.

I disse to måneders isbrydning i de indre danske farvande fik jeg den erfaring, at enten sejlede vi bare igennem vinterisen som om den nærmest ikke eksisterede – eller også sad vi lynhurtigt fast !

Det var fx meget vigtigt under bugsering, at vagthavende navigatør på forkanten varskoede vagthavende navigatør på agterkanten når der var isskruninger forude – thi så skulle der straks gives gas for ikke at sidde fast hvorefter det bugserede skib kunne drøne op i isbryderens agterstav.

Det var yderst sjældent at vi brød en rende i isen for skibsfarten thi sådanne render lukker hurtigt til i de danske farvande.

Med THORBJØRN valgte vi således altid en af følgende tre løsninger når vi assisterede et skib der sad fast i isen:

Bugsering med slæbewire:

Ledende vagthavende navigatør sejler først tæt på og langs med det andet skib. Der skal hele tiden sørges for, at der er tilpas med is der kan virke som en slags fender mellem skibene. Derpå drejes ind foran og der bakkes hen. Det andet skib kaster en line ned og slæbewiren fra isbryderen hives

op og gøres fast. Isbryderen sejler nu et passende antal meter frem hvorefter spilpasseren i styrehuset strammer wiren op via remote kontrol. Når wiren er tigt både bugserer og bryder isbryderen således det andet skib igennem isen.

Denne bugsering kan være yderst vanskeligt når der af og til er våger i isen og/eller skrueis. Hele teamet på broen i begge skibe skal virkeligt være på dupperne og reagere med rettidigt om hu – især når denne form for assistance udføres i mørke !!!

Når bugseringen skal afvikles er det meget vigtigt med en god timing. Der skal således helst afvikles **inden** åbent vand idet man ellers kan risikere at få slæbewiren i isbryderens skruer når den slippes fra det andet skib og inden den er halet helt hjem af spilmanden på isbryderen !

Bugsering i klykken:

For så vidt samme procedure som bugsering med wire. Dog med den forskel, at det andet skib hales helt op i isbryderens specialt udformede klyk der bedst kan sammenlignes med et par spredte ben i agterstævnen.

Denne bugsering kan være endnu mere vanskeligt når der af og til er våger i isen og/eller skrueis. Der vil ofte ske det for THORBJØRN, at det andet skib vrider sig ud af klykken, og så skal ledende vagthavende til at samle det op på ny. Mørke gør bestemt ikke denne form for assistance nemmere !

I forhold til bugsering med slæbewire og afstand til det andet skib, er det her nemmere at afvikle bugseringen idet slæbewiren som oftest bare dumpes ned på isbryderens agterdæk hvorfra spilmanden kan hive den hjem. Derpå sejler isbryderen frem og holder passende afstand til det andet skib der nu skal slå fuld kraft frem på maskinen for ikke at sidde fast i den is der trods alt er tilbage.

Assistance uden bugsering:

Som ledende vagthavende valgte jeg så vidt muligt denne tredje mulighed under en assistance.

Ledende vagthavende navigatør sejler først tæt på og langs med det andet skib. Der skal hele tiden sørges for, at der er tilpas med is der kan virke som en slags fender mellem skibene. Derpå drejes meget tæt ind foran det andet skib for ligesom at feje isen væk foran det, og der meldes over VHF til det andet skib, at det skal slå fuld kraft frem på maskinen.

For ledende vagthavende navigatør på agterkanten gælder det nu om at holde en passende afstand til det andet skib således, at det andet skib kan sejle i den brudte rende **inden** den lynhurtigt lukker sig sammen bag isbryderen. Det er nærmest lidt af et kunststykke; hvis isbryderen er for tæt på det andet skib vil det lynhurtigt være oppe i agterenden af isbryderen og hvis isbryderen sejler for hurtigt vil rende lukke sig og proceduren skal gentages for at samle det andet skib op igen.

Vagthavende navigatør på forkanten har også nok at se til idet vedkommende både skal navigere under meget vanskelige forhold samt passe VHF og melde om skrueis mv. til navigatøren på agterkanten.

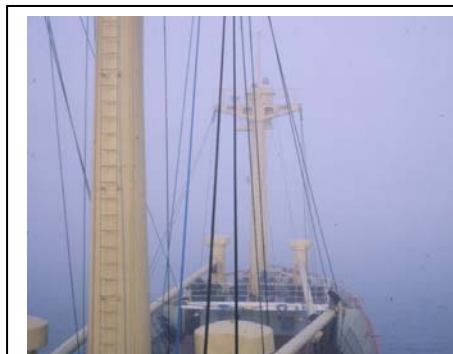
Assistancer om natten og/eller i tåge kræver i særdeleshed et godt teamwork for alle implicerede parter !

I lange perioder assisterede vi skibsfarten frem og tilbage over Hals Barre ind til Limfjorden. Det var helt specielle forhold for alle idet en potentielt tabt assistance hurtigt kunne blive kritisk under de fremherskende strømforhold på strækningen !

Part II: Sprængte isprojektører !



M/S Nikki Ittuk ex. M/S Svendborg i Umanak havn
Kilde/foto: Styrmand Bjarne Rasmussen



Vi sejler ind i en mur af tåge i
isfyldte farvand på min søvagt ved
Kap Farvel.
Kilde/foto: Styrmand B. Rasmussen

M/S SVENDBORG - et stærkt polarskib

Skibet var ejet af rederiet A.E. Sørensen som det sidste skib inden rederiets endelige afvikling primo 1987. Jeg var mønstret som styrmand på skibet i årene 1985 og 1986 samt medio 1987 hvor skibet var solgt til K.N.I. og omdøbt til M/S Nikki Ittuk.

Underdrejet i isområdet

Skibet var bygget i 1968 og specielt bygget til at besejle havnen i byen Umanak i Nordvest Grønland. Ydermere var skibet bygget noget over højeste isklasse, så skroget var af tykt stål med meget kort afstand mellem spanterne – et meget stærkt skib !

Selve det tekniske navigeringsudstyr for issejlads var imidlertid knapt så avanceret. Vi havde to stk. 3 cm radar, hvoraf den ene var godt slidt ned. Skibet var dog udrustet med to stærke isprojektører der var koblet sammen med en lysspreder af hensyn til mørkesejlads i Umanak fjorden. I denne fjord er der som regel mange store isklumper fra gletscherne i Disko bugten og selve Umanak Fjorden.

På en efterårsrejse fra Umanak til Grønlandshavnen i Aalborg lå vi underdrejet i en stærk storm nede i Kap Farvel området; i øvrigt ikke langt fra den position hvor motorskibet Hans Hedtoft forliste i 1958.

Jeg gik nattevagten, og ved hjælp af skibets stærke isprojektører kunne jeg se lige præcis tilstrækkeligt gennem både mørke og kraftige snebyger til at få øje på eventuelle isbjerge og isskoser foran skibet i de meget høje bølger med hvide skumtoppe overalt – og derpå reagere med rettidigt omhu. Jeg havde jo prøvet denne situation så mange gange før gennem årene som vagthavende navigatør i polarsejlads i både nord og syd. På skibets radar'er kunne jeg ikke se andet end Sea clutter, så de var ikke til ret megen nytte for issejlads i denne situation.

Pludseligt ”sprang” alle isprojektørerne !

Denne gang kunne det tekniske udstyr ikke holde i det meget hårde vejr. Lyset forsvandt pludseligt fra alle isprojektørerne, og da vor lysspreder til fjordsejladsen systemmæssigt var koblet sammen med de to isprojektører, var der nu helt mørkt forude – kun lidt lanterne lys fra fortop lanternen lyste op !

Jeg ringede straks ned til kaptajnen for at orientere ham om situationen. Han kom hurtigt op i styrehuset, og vi drøftede situationen igennem. Da jeg ikke havde set is på hele vagten, blev vi enige om, at jeg fortsatte vagten med skærpet udkig thi nu havde vi kun lanterne lyset som isprojektører, og det rækker ikke langt i en kraftig storm i Kap Farvel området.

Kaptajnen blev derpå lidt på vagten hvorefter han gik til ro med disse ord: ”Som altid kan du kalde på mig, så er jeg her med det samme. Husk nu, kald hellere på mig en gang for meget, end en gang for lidt !”

Heldigvis blev vejrforholdene bedre i løbet af den kommende dag, og det blev nu muligt at reparere det defekte isprojektør system.

Denne og lignende situationer har givet mig den erfaring, at den optimale sejladssikkerhed i polarfarvande har meget at gøre med kombinationen af *skibets tekniske tilstand* og den *Menneskelige Faktor* som igen er lig med *navigatorernes mentale og følelsesmæssige reaktion i en krise situation*.

Mere storm over Arktis

Vejret er ofte meget barsk i polarfarvandene, og på en anden efterårsrejse med M/S Svendborg måtte vi atter en gang ligge underdrejet i isfyldt farvand ved Kap Farvel syd for Grønland.

Det havde vi gjort så ofte, men denne gang var det noget særligt.

En eftermiddag på min vagt slog skibet en så voldsom pæl, at sprit kompasset på toppen af styrehuset nede agter rev sig løs af beslagene. Istønden på forreste mast sprængte flere svejsninger således, at den senere på rejsen måtte surres med kæder da den var ved at falde ned. På broen skete der det som ellers siges ikke at kunne ske: kaffekanden faldt ud af beslagene, og den var ellers af den aluminiumstype der netop er bygget til dårlig vejr.

Klokkeslettet på dette enorme brag kunne aflæses meget præcist idet barometernålen havde slået et ordentligt slag op og ned på barometerrullen med klokkeslettene.

Godt det var en bølge og ikke et stykke is vi ramte !

Isskosse

M/S Svendborg er heldigvis det eneste skib hvor jeg har ramt en isskosse med fuld kraft i rum sø. Vi var på rejse til Umanak, og lå ud for den grønlandske vestkyst. Jeg havde mødt til middag for at starte på min eftermiddagsvagt i dejligt fint polarvejr med skinnende solskin.

Den skinnende solskin blev netop mit problem da den stod direkte ind i styrehuset !

Jeg ville lige opdatere logbog etc., og havde derfor bare kigget hurtigt ud af styrehus vinduerne efter mulige isskoster foran skibet, men havde ikke set nogen i det stærke solskin og i øvrigt var vi da et pænt stykke ud fra kysten. Der var lidt bølger, og 3 cm hætteradar'en var ikke til megen nytte lige i det øjeblik.

Pludseligt lidt der et bump, og grejet på skibets master begyndte at rasle. Straks efter ringede telefonen nede fra officersmessen, det var kaptajnen som ellers var i færd med at spise middag :”Bjarne, det bump kostede dig en kasse øl til messen, og hvis det sker igen koster det dig mere end det !”

Med meget røde ører fik jeg hurtigt drejet skibet lidt ud af kurs så jeg ikke længere havde solen lige ind i styrehuset. Heldigvis var det en meget lille isskosse jeg havde ramt, men jeg glemmer aldrig hændelsen og den erfaring den gav mig. Rutine og erfaring kan hurtigt sløve !!

Part III: Bjærgning i Scoresbysundfjorden



M/S Nungu Ittuk bjærger M/T Betty Teresa i storisen

Kilde/foto: Styrmand Bjarne Rasmussen

M/S Nungu Ittuk

Skibet er på alle måder bygget langt over højeste isklasse, og havde endvidere monteret et helikopterdek agten for aptringen. På rejserne nord for Angmagssalik blev der normalt medbragt en mindre helikopter inkl. pilot og mekanikker. Desuden blev der også medbragt en lille slæbebåd og pramme for losning på disse destinationer.

I juli 1988 afgik M/S Nungu Ittuk fra Grønlandshavnen i Aalborg til Scoresbysund i Nordøst Grønland. Skibet var helt tillastet med forsyninger til byer og bygder på den grønlandske østkyst. På denne rejse havde vi således også helikopter om bord til isrecco. observationer under forcering af storisen.

M/T Betty Teresa

Dette skib er et tankskib bygget til sejlads i arktiske farvande, men er dog ikke nær så stort og heller ikke i samme høje isklasse som M/S Nungu Ittuk.

I juli 1988 var M/T Betty Teresa på rejse til Scoresbysund med mange hundrede tons dieselolie til byens store tankanlæg.

SOS !

I juli måned ankrede M/S Nungu Ittuk op på ankerpladsen i Scoresbysund for ekspedition af årets første forsyninger. Både på ankerpladsen og ude i selve Scoresbysund fjorden – der er verdens største fjordkompleks – var der megen stori der var drevet ned og ind fra det endnu nordligere polarhav.

Både besætningen om bord samt folkene på land havde dog stor erfaring i at losse i pramme og derpå slæbe lasten til land, så det var alt i alt en noget rutinepræget ekspedition af forsyningerne.

Efterhånden var der kun nogle få timer arbejde tilbage inden vi kunne lette anker og sejle videre til næste destination der var flyvepladsen Constable Point længere inde i fjordsystemet (Hurry Inlet).

Pludseligt lød der en melding fra vor kaptajn:

”Stop øjeblikkeligt med ekspedition af forsyninger; vi går M/T Betty Teresa til undsætning. Hun har knækket et skrueblad og kan dårlig sejle igennem storisen ude i fjorden. Skibets kaptajn er nu nervøs for at blive presset op på den nordlige klippekyst af den megen storis derude. Desuden medbringer skibet mange hundrede tons dieselolie hvilket kan medføre en miljøkatastrofe i det sårbare arktiske miljø.”

Vi smed øjeblikkeligt alt hvad vi havde i hænderne, og kæmpede os frem til M/T Betty Teresa. Hun kunne ikke forcere storisen på grund af havariet med skruen, men dog godt manøvrere ganske lidt. Kaptajnerne blev da enige om, at M/S Nungu Ittuk skulle slæbe M/T Betty Teresa til ankerpladsen i Scoresbysund. Her kunne hun så losse forsyningen af dieselolie til byen hvorefter skibet kunne trimmes forover og delvis fritlægge skruen. Derpå kunne der monteres et nyt skrueblad til erstatning for det mistede (Skibet var bygget til en sådan operation), og hun kunne fortsætte til Constable Point med flyvebenzin til flyvepladsen der.

Bjærgning

Vor kaptajn på M/S Nungu Ittuk sejlede derpå helt hen til M/T Betty Teresa hvorpå vor fortøjningstrosser blev monteret som slæbetrosser. Desuden havde vi konstant vagt med en brandøkse til at hugge trosserne over såfremt vi pludseligt sad fast i isen. Det ville nemlig resultere i, at M/T Betty Teresa ville sejle ind i os; hun kunne jo ikke manøvrere tilstrækkeligt effektivt !!

Nu udførte kaptajnen på M/S Nungu Ittuk et stykke fremragende sømandsarbejde. Han styrede og manøvrerede M/S Nungu Ittuk i mange, mange timer gennem den svære storis samtidigt med at han slæbte M/S Betty Teresa der ikke kunne bakke optimalt.

Nu kom vor medbragte helikopter os virkelig til gavn på en helt ny måde. Det blev aftalt med piloten, at han skulle medbringe en af skibets navigatører for isrecco. Denne navigatør skulle så vurdere hvor der var mest sejlbart for M/S Nungu Ittuk med slæbet , og derpå skulle piloten lande på en passende isflage således, at kaptajnen på M/S Nungu Ittuk havde helikopteren at styre efter. Vurderingen kunne kun gælde for kortere tidsrum idet vind og strøm konstant kværner rundt med storisen.

På billedet ***Bjærgning af M/S Betty Teresa i 1988*** er det således piloten der er landet på en isflage; i dette tilfælde sammen med mig for at tage et beskrivende billede af hele situationen. Bemærk, at det er nærmest umuligt for M/S Nungu Ittuk at bryde sig vej gennem isen, skibet er nødt til at sejle der hvor der er en smule åbent vand. Det er rimeligt nemt at se oppe fra en helikopter, men meget svært at se jo længere man kommer ned som det også fremgår af billedet.

Heldigvis var vejr og vind forholdene meget gunstige under hele bjærgningen, og vel fremme på ankerpladsen efter mange timers slæb i storisen fortsatte vi arbejdet med de sidste timers ekspedition af forsyningerne.

Åh nej – ikke igen !

Efter endt ekspedition ved Scoresbysund var vi nu fremme ved flyvepladsen i Constable Point, og her gentog vi nu rutinemæssigt ekspeditionen af forsyninger via pramme.

Da vi var færdige og havde gjort søklar for rejsen tilbage til Grønlandshavnen i Aalborg lød det pludseligt: Vi skal ned og slæbe M/T Betty Teresa fra Scoresbysund til Constable Point !

Det viste sig nu, at det store tankanlæg i Scoresbysund **ikke** kunne modtage tilstrækkeligt med dieselolie fra M/T Betty Teresa således, at skibet kunne trimmes tilstrækkeligt fremover for reparation af skruen.

Som sagt så gjort, vi sejlede derned hvorefter vi slæbte skibet gennem storisen til Constable Point hvor hun kunne losse den nødvendige mængde således, at skruetøjet kunne repareres.

Gad vide hvad autoriteterne ville have gjort hvis ikke netop M/S Nungu Ittuk befandt sig i Scoresbysundfjorden på dette gunstige tidspunkt ?

Part III: Isfjelde og storis



M/S Kista Arctica til ankers ved Scoresbysund i to vidt forskellige situationer.
Fotos fra internettet

M/S Kista Arctica ex. M/S Nungu Ittuk

I årene 1993, 1994, 1997 og i 1998 var jeg mønstret som styrmand på M/S Kista Arctica (ex. M/S Nungu Ittuk). I løbet af disse år besejlede vi hele den grønlandske kyst lige fra Qaanaaq i nordvest Grønland og hele vejen rundt Kap Farvel og op til Danmarkshavn i nordøst Grønland.

Med hensyn til ”Kriser under issejlads” om bord i dette skib husker jeg især disse to situationer fra den grønlandske østkyst meget tydeligt:

Kap Broer Ruys

I 1998 var jeg atter en gang med på ”Den lange østkystrejse” helt op til Danmarkshavn. Efter endt ekspedition af gods i Danmarkshavn blev kursen sat sydover bound for Ella Ø og Mestersvig.

Denne strækning blev ikke uden en vis dramatik som det måske kan anes fra dette uddrag af min private logbog fra rejsen:

Efter afsejling fra Danmarkshavn fredag den 13. august klokken 1100, sejledes der tæt under Store Koldewey, Lille Pendulum, Clavering Ø samt Kap Broer Ruys i 1-3/10 storis.

Rejsen var sat til Ella Ø og Mestersvig, men ved Kap Broer Ruys fredag den 14. august mødte skibet svære forekomster af storis samt vinteris der ikke ”var gået” endnu. Man afventede bedring i issituationen, og i mellemtiden blæste det kraftigt op fra en nordlig retning hvorved der opstod et meget kraftigt ispres på skibet med en krængning på 5 grader bagbord til følge, endvidere var der begyndende nyisdannelse i storisen samt hyppige forekomster af tæt tåge.

Torsdag den 20. august lettede ispresset så meget, at skibet kunne forcere gennem storisen af 9/10 conc. op under Kap Broer Ruys og videre nordpå til ca. SØ af Eskimonæs hvorefter der kunne sejles i 1-5/10 storis ud til åbent hav mod Kulusuk samme dag klokken 2400. Medvirkende til den hurtige sejlads var opklaring samt at man kunne ”styre sig ud af det” i det klare vejr; ligeledes kunne navigatørerne foretage hyppige isreconoceringer med helikopteren.

Isbjerg ret for !

Det klare vejr fortsatte nu ikke i ret lang tid efter at vi havde forladt området ved Kap Broer Ruys.

Vejret var fortsat ret stille, men nu blev det tåge med spredt pakis og enkelte isbjerge rundt omkring skibet.

På broen befandt sig vagthavende styrmand – som er undertegnede - og vagthavende matros som udkig og endeligt skibets kaptajn. Vi var alle meget rutinerede i besejling af disse arktiske farvande under disse vind, vejr og isforhold. Jeg havde derfor ingen problemer med både at småsludrede med kaptajnen samtidigt med at jeg håndstyrede skibet uden om isskasser og isbjerge. Under sådanne forhold er skibets radar egentligt ikke til megen nytte idet skærmen er helt fyldt med ekkoer fra is objekterne.

Et skib er nemmest at styre i spredt dravis når det gør en god fart gennem vandet, og som den rutinerede styrmand jeg var, gav jeg derfor skibet lidt mere fart trods tågen.

Pludseligt opstået krise

Pludseligt råbte vagthavende matros ISBJERG RET FOR !

Nu havde jeg et splitsekund til at træffe et valg: skulle jeg dreje skibet væk fra kursen mod isbjerget eller skulle jeg begynde at bakke skibet ?

Hvis jeg drejede skibet for hurtigt kunne jeg risikere at dreje skibet over mod et nyt isbjerg som ellers ikke kunne ses i tågen – hvis jeg derimod begyndte at bakke skibet kunne jeg risikere at jeg ikke kunne nå at stoppe skibet inden det ramte isbjerget ret for !

Jeg valgte at styre direkte mod isbjerget forude som jeg kunne se, alt imens jeg stille og roligt begyndte at bakke med maksimalt effekt på skibets motor og skrue. Hvis jeg bakkede for hurtigt med motoren og skruen gav det nemlig ikke maksimalt bakkeeffekt !

Bump !

Sekunderne sneglede sig afsted og følte som lange år alt imens skibet hastigt nærmede sig isbjerget.

Med et ganske let bump ramte skibets isforstærkede forstavn direkte på isbjerget, og derpå lå skibet stille.

Hvad nu ?

Der blev helt stille i styrehuset, thi alle var udmærket klar over, at det havde været ganske tæt på noget langt mere voldsomt end et stille bump. Skibet fortsatte sejladsen uden skader overhovedet, men farten blev reduceret og der ikke snakket mere end højest nødvendigt på resten af vagten !

Situationen blev håndteret af rutineret personale, og det var ikke nødvendigt med efterfølgende krisebehandling – eller var det ?

Dags dato har jeg derfor en vision om en *Interaktiv Virtuel reality krise-simulatorer med 3D effekt og special effects* for træning i at håndtere sådanne situationer med rettidigt omhu.

Samt ikke mindst formidle, at rutine og erfaring kan sløve mere end godt er !!

Part V: Krise ved Antarktis



Foto til venstre:
M/S Nanok S. på den grønlandske østkyst

Foto til højre:
M/S Nanok S. til ankers ved videnskabsstationen Mawson i Antarktis. Et medbragt hybridfartøj afmærker skær med en bølge ved selve ankerpladsen.

Kilde/foto: Styrmand Bjarne Rasmussen

M/S Nanok S.

I 1983/84 var jeg mønstret som 1. styrmand på M/S Nanok S. i Rederiet A. E. Sørensen.

I sommeren 1983 var vi charteret ud til Kongelige Grønlands Handel (K.G.H.) for fire rejser. Første rejse gik fra Grønlandshavnen i Aalborg til Sdr. Strømfjord (Kangerlussuaq). Her kastede vi anker og lossede forsyninger dels til den amerikanske base og dels til den offentlige lufthavn mv.

De næste tre rejser forsynede vi den grønlandske østkyst fra Angmagssalik (Tasilaq) og helt op til Mestersvig hvor der stadig var en vis civil aktivitet på dette tidspunkt.

I løbet af efteråret dokkede vi i nogle få dage på Svendborg Skibsværft hvorefter vi stævnedes ud på en lang sørejse til Hobart i Tasmanien/Australien.

Antarktis 1983/84 - ANARE

Hobart i Tasmanien var hovedbase for udskibning af forsyninger til Australiens videnskabelige stationer på Antarktis.

Det var blevet sommer på den sydlige halvkugle, og vi var charteret ud til ANARE for tre rejser til Antarktis i løbet af 1983/84. Vi sejlede således både forsyninger og passagerer fra Hobart i Tasmanien til forskerstationerne Mawson, Davis og Casey på Antarktis.

Hvidt på alle måder

På daværende tidspunkt fandtes ikke iskort over vore sejlruiter, og vejrkortene gik kun til 50 grader sydlig bredde. Ej heller fandtes der nogen SAR redningstjeneste dernede. Der var ikke mange lodskud i "søkortene" dernede, og på store strækninger var kysten kun afmærket med stiplede linier da ingen rigtigt vidste hvor kysten var på grund af indlandsisen der bare væltede ud over kystlinien.

Af tekniske hjælpemidler om bord havde vi en førstegenerations-satellitnavigator om bord, men der kunne sagtens gå adskillige timer inden vi blev opdateret med en position. Vor ekkolod var fra skibets byggeår som var 1962, og det havde to måleområder: 0 – 500m og 500 – 1000 m. Vore to rada'er var 3cm "hætte radarer".

Om bord havde vi redningsflåder samt fire redningsbåde til vore 30 passagerer og 25 besætningsmedlemmer. Alle fire både var uden overdækning, og der var kun motorer i de to. Disse to kunne søsættes med falddavider, de to andre skulle søsættes med spindeldavider ligesom dem på TITANIC.

Alt var fuldt ud efter lovens krav og alt virkede upåklageligt.

BUMP !

På den sidste af sæsonenes rejser fra Mawson i Antarktis til Hobart i Tasmanien ramte vi et ukendt skær. Det skete med fuld kraft på maskinen først på aftenen et par timers sejlads efter afgang fra ankerpladsen ved videnskabsstationen Mawson.

Vagthavende styrmand fortalte os senere, at kaptajnen sad i lodsstolen og røg på sin pibe da skibet ramte det ukendte skær. Han tog situationen med ufattelig ro - tog stille piben ud af munden og sagde til styrmanden "Gå lige ned og se efter om der kommer vand ind i lasten" hvorpå han røg videre alt imens han slog STOP på den gamle maskintelegraf (skibet havde ikke stilbar skrue).

Nede i maskinrummet havde maskinchefen vagten, og da skibet ramte skæret havde han lige så roligt skrevet BUMP og klokkeslættet ind i maskindagbogen !

LAST DAY OF RETURN

Heldigvis var skibet tomt for gods, men vi havde 30 - nu - temmeligt rystede passagerer om bord.

Ved kollisionen blev flere af skibets bunkers tanke revet op, og i alt blev 6 bundtanke revet op og fyldt med saltvand.

Nu var problemet den, at vi nærmede os Last Day of Return inden hele farvandet omkring Antarktis fryser til, og tilligemed var der på daværende tidspunkt INGEN redningstjeneste/sygehustjeneste i området overhovedet.

Efterårsstormene nærmede sig, og vi sejlede "på tanktoppen" mod Australien hvilket betød, at vi meget pludseligt kunne blive nødt til at gå i redningsbådene meget hurtigt.

Det var trods alt lange vagter for os alle om bord !

Heldigvis kom skib, passagerer og besætning frem til Australien i god behold, og jeg har aldrig glemt hvorledes hele besætningens nærmest knusende ro og meget professionelle adfærd i en meget kritisk situation havde en virkelig god effekt på de skrækslagne passagerer.

Efterskrift:

Vel ankommet til Australien kom vi straks i tørdok, og udtrykket "bunden lignede et vaskebræt" dækker ganske fortrinligt det syn som mødte os. Nu var skibets klædning heldigvis både svejset og nittet på spanterne, og jeg har aldrig været i tvivl om, at det var medvirkende til at vi trods alt holdt os flydende hele vejen til Australien.

Senere udskiftede Svendborg værft over 200 kvm bund samt installerede et moderne sonar anlæg således, at skibet blev langt bedre rustet til at besejle sådanne uopmålte/sparsomt opmålte farvande – det være sig i såvel syd som i nord !!

På næste side har jeg vist en lille kavalkade over udviklingen af skibstyper i en periode hvor der sker en stigende besejling af grønlandske destinationer/søterritorium med gods til den hastige udvikling af Grønland.

M/S A.E.S. (1957)

M/S A.E.S. bygget i 1957 til rederiet A.E. Sørensen.

M/S Britannia blev vistnok også bygget til rederiet omkring dette tidspunkt. Dette skib var kendt for sin meget massive stævnskinne idet dette skib blev bygget til "grønlandsfarten".



M/S Hans Hedtoft (1959)

M/S Hans Hedtoft bygget i 1959 til Kongelige Grønlandske Handel (KGH).

Skibets klædning var helsvejset på spanterne men ej nittet på spanterne.



M/S Nanok S. (1962)

M/S Nanok S. bygget i 1962 til rederiet A.E. Sørensen. Skibet blev bareboat charteret af K.G.H. samme år som det blev færdigbygget på værftet i Svendborg. Sandsynligvis som erstatning for M/S Hans Hedtoft.



Skibets bygning minder utroligt meget om **M/S A.E.S.** og **M/S Hans Hedtoft**, men med disse markante forskelle i forhold til M/S Hans Hedtoft:

- 1) Skibets klædning er både helsvejset og nittet på spant.
- 2) Skibets udkigstønde er placeret på formasten som er en A-mast.
- 3) Skibet er bygget med midtskibsbygning, hvilket giver lidt mere "sigt" under issejlads.
- 4) Der er vandtæt skot mellem I lugen og II lugen foran midtskibsbygningen.

M/S Martin S. (196?)

Bygget over samme streg som **M/S Nanok S.** i begyndelsen af 1960'erne men nu er midtskibsbygningen væk, og istønden flyttet agterover. Istønden på M/S Nanok S. blev i øvrigt meget sjældent brugt.

Foto ?

Afrunding:

Kystfarten i Grønland, part I

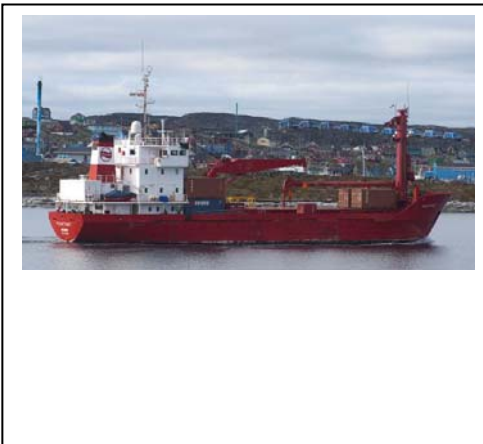
I 1989 sejlede jeg med kystpassagerskibet M/S DISKO. Dengang besejlede vi alle byerne fra Qaqortoq i syd til Upernavik i nord – udenskærs som indenskærs. Ved de mindre destinationer lå vi til ankers, og sejlede derpå passagererne ind med vor store jolle. Det kunne ofte være en barsk oplevelse for disse passagerer på efterårsdage med kulde, mørke og blæst.



Kystfarten i Grønland, part II

I årene 1990, 1991 og 1992 sejlede jeg i kystfart med M/S Pajuutaat. Vi besejlede både store og meget små destinationer overalt på den grønlandske vestkyst lige fra Nanortalik og hele vejen op til Siorapaluk nord for Qaanaaq – både indenskærs og udenskærs alt afhængig af årstiderne.

Jeg har ofte navigeret i uopmålt farvand/mangelfulde søkort med dette skib.



Kystfarten i Grønland, part III

I 1996 sejlede jeg atter i kystfarten, men denne gang med det nye containerskib M/S Irena Arctica.

Der er så sandelig både fordele og ulemper ved et styrehus helt ude foran i skibet. En fordel i tåge/snestorm, men en stor **ulempe** i storm eller under sejlads i pakis/storis/gletcheris.



Polar containerskibe

I 1997 sejlede jeg med M/S Naja Arctica.

Overisning af dækslasten er absolut noget man skal være opmærksom på allerede under planlægning af lastningen.



Polar containerskibe

I 1999 var jeg mønstret som overstyrmand på M/S Nuka Arctica. Det var mit sidste skib inden jeg gik i land primo 2000.

Når skibet lastes helt op skal man være meget opmærksom på **Line of Sight** i forhold til sejlads i isfyldte polarfarvande !!

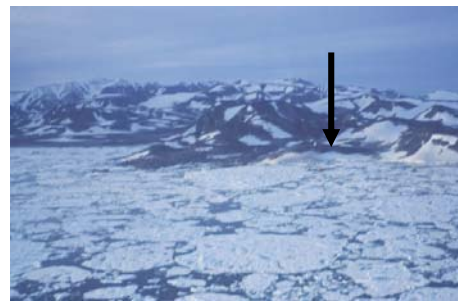


Isrecco i helikopter

Under besejling af den grønlandske østkyst har jeg ofte været på ISRECCO med den medbragte helikopter.

Jeg har således taget billedet til højre hvor skibet ligger på ankerpladsen ved Scoresbysund – omgivet af drivende storis.

Under denne ISRECCO var opgaven at finde en farbar vej ud til åbent vand !!!



Kendtmand/islods

M/S Sitacamilla ex. Bonito forlader Nuuk havn efter udlosning af **80.000 tons** dieselolie til mindre tankskibe

Jeg var medhjælpende kendtmand igennem Nuuk fjorden en enkelt gang hvor skibet ankom fuldt lastet.



Offshore i den grønlandske EZZ.

I 2000 var jeg RAL Offshore Coordinator for alle RAL koncernes ydelser til olieselskabet Statoil's olieboring med boreskibet West Navion på Fyllas banke ud for Nuuk.



Orkan over isfyldt polarfarvand

Jeg har meget ofte sejlet i isfyldte polarfarvande under meget dårlige vind og vejrforhold.

Billedet til højre har jeg selv taget på min søvagt under en forrygende orkan i antarktisk farvand. Billedet er taget igennem en roterende rude thi alle øvrige ruder i styrehuset var dækket af fygende saltvand.



Nu var det heldigvis lyst og plusgrader både i luften og i vandet, men jeg har lige så ofte oplevet sådanne forhold på min søvagt når det har været mørkt og med snefygning samt fygende vand der danner overisning. Radar'erne er intet bevendt i sådanne situationer, nu gælder det om at have en stærk psyke og passende erfaring for at kunne reagere med rettidigt omhu når der lige pludseligt er IS RET FOR !

Det er efterhånden mange år siden at jeg var aktiv navigatør i polarfarvandene, men nedenstående udsagn er baseret på mine erfaringer fra dengang.

At hidtil ufarbare arktiske farvande muligvis kan blive sejlbare i sommerperioden, samt den forøgede maritime offshore aktivitet i Arktis, kan næsten ikke undgå at give nogle nye udfordringer for alle de arktiske kyststater og/eller IMO i de kommende år med hensyn til:

At skabe sikker sejlads for den kommercielle transit skibsfart; fx:

- *Internationale sejlruiter hvor søkortene er pålidelige i forhold til radar navigering og terrestrisk navigering*
- *Internationale sejlruiter hvor farvandet er opmålt forsvarligt*
- *Internationale sejlruiter hvor overensstemmelsen mellem søkortene på ruten og digitale navigeringssystemer som fx GPS er afprøvet og fundet sikker.*
- *Teste LRIT (Long-Range Identification and Tracking of Ships på ruterne*

At skabe en arktisk SAR tjeneste (redningstjeneste) der virker effektivt på en hvilken som helst position gennem hele sejlruiten; fx:

- *En arktisk SAR redningstjeneste der fungerer effektivt på en hvilken som helst position på hele sejlruiten; uanset nationalitet af nærmeste SAR tjeneste. En ineffektiv arktisk SAR tjeneste (kan skyldes manglende resurser) kan få uoverskuelige konsekvenser for redning af passagerer i skibskatastrofer hvor fx krydstogtskibe er involveret.*
- *Teste North Atlantic Vessel Indication System (NAVIS) i praksis på ruterne.*
- *Teste AIS i praksis på ruterne*

At skabe en sundhedstjeneste, der kan håndtere mange evakuerede passagerer fra et krydstogtskib - eller et boreskib - der forliser i arktisk farvand.

At skabe en arktisk havmiljø beredskabstjeneste, der virker effektivt på en hvilken som helst position gennem hele sejlruiten; fx:

- *Specialskibe og udstyr der hurtigt kan dæmme op for havforurening fra et råolietankskib.*
- *Specialskibe og udstyr der hurtigt kan dæmme op for havforurening fra et offshore oil drill blow out .*
- *Specialskibe der kan fjerne den inddæmmede olieforurening.*

At skabe en international formaliseret arktisk kendtmandstjeneste som tilbud til krydstogtskibe og skibe der medbringer en ladning der kan skabe havmiljøforurening ved udslip fra skibet.

At skabe internationale træningsfaciliteter – fx moderne simulatorer - for opkvalificering af navigatører, der skal besejle arktiske farvande for første gang.

Jeg håber, at denne lille skrivelse kan give anledning til modtagerens refleksion over de mange udfordringer, der kan være under sejlads i isfyldte farvande.

Bjarne Rasmussen
Aalborg, oktober 2010