

Kriser under issejlads

(Antarktis)

Grundstødning

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.



M/S Nanok S. på den grønlandske østkyst
Foto: internettet

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 stævnede 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.

M/S Nanok S. til ankers ved videnskabsstationen Mawson i Antarktis.

Et medbragt hybridfartøj afmærker skær med en bøjle ved selve ankerpladsen.



Afmærkning af skær ved Mawson
Foto: Bjarne Rasmussen

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 radarer var 3cm ”hætte radarer”.

Om bord havde vi diverse 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.



Redningsbåd uden motor og overdækning
Foto: Bjarne Rasmussen

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.

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

Det skal lige nævnes, at skibet ikke havde vendbar skrue og ej heller nogen ”luft bremse” på skrue akslen. Hvis skibet skulle gå fra fuld kraft frem til fuld kraft bak, så slog man først fuld kraft bak på maskintelegrafen oppe i styrehuset. Derpå kvitterede maskinmesteren i maskinrummet for ordren, og nu skulle skibets skrue aksel af sig selv stoppe inden maskinmesteren kunne vende omdrejningsretningen på skrueakslen således at skibet kunne begynde at bakke. I styrehuset kunne det mange gange føles ligesom at holde for rødt lys og afvente grønt lys – altså noget der lignede en evighed selvom det egentligt ikke tog så lang tid.

LAST DAY OF RETURN

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

Ved kollisionen blev flere af skibets bunkers tanke revet op; 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.

Kaptajnen besluttede sig derfor for at vende om og sejle tilbage til Mawson for at fylde dieselolie i skibets ballasttanke thi skibet var så gammelt, at alle tanke var indenbyrdes forbundne, og man kunne derfor fylde dieselolie i ballasttankene og derfra pumpe det hen til skibets maskinrum. I 1984

var denne konstruktion forbudt i nye skibe, men heldigvis havde M/S Nanok S. dispensation og det blev til en enorm fordel for os thi ellers havde vi sandsynligvis måttet overvintre i Antarktis !! Vi fik så fyldt dieselolie på i Mawson – vi havde egentligt selv sejlet denne dieselolie ned til denne videnskabsstation, men de havde heldigvis et meget stort lager og kunne sagtens klare sig til året efter.

Vi afgik atter engang Mawson på rejse mod Australien med efterårsstormene lige i hælene. Vi vidste stadig ikke hvor store skader der var på skibets bund, men vi var klar over, at vi sejlede ”på tanktoppen” mod Australien hvilket betød, at vi meget pludseligt og nærmest uden varsel kunne blive nødt til at gå i de noget primitive redningsbåde meget hurtigt.

Det var lange vagter for os alle under denne sejlads !

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 !!

Hele historien giver på en måde associationer til nedenstående 3 skibe, der alle 3 har været udsat for dramatiske hændelser i polarfarvandene.

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 skrog minder en del om M/S Hans Hedtoft, men med disse markante forskelle:

- 1) Skibets klædning er både helsvejset og nittet på spant.
- 2) Skibets udgigstønde er placeret på formasten som er en A-mast.
- 3) Skibet er bygget med midtskibsbygning, hvilket giver lidt mere ”sigt” under issejlads.

M/S Martin S. (M/S ANNE JOHANNE) 1965

Bygget over samme streg som **M/S Nanok S.** i begyndelsen af 1960'erne men nu er istønden flyttet agterover. Istønden på M/S Nanok S. blev i øvrigt meget sjældent brugt. M/S Martin S. sank i Sukkertoppen havn, men blev bjærget med "Krøjer kugler"

