

= Arktisk logbog =

Indledning:

Arktisk logbog er mine egne private notater fra *Den lange østkystrejse* med M/S Kista Arctica i 1998.

I 2011 har *Aalborg lokal TV* via *Produktionskolen* i Aalborg optaget og udsendt to TV udsendelser hvori undertegnede fortæller om denne rejse.

Begge udsendelser er krydret godt og grundigt med fotos, iskort, vejrkort, søkort og videoptagelser fra denne rejse.

Udsendelserne kan også ses i **menu Video** på min private "none profit" hjemmeside **iceguide.dk**

Noté

Under rejse skrev jeg næsten dagligt en lille lokal "avis" ved navn Kista Arctica News. Jeg har et komplet eksemplar i papirform af alle disse aviser fra denne rejse.

I Arktisk logbog refererer jeg ofte til både iskort og vejrkort under rejsen. Jeg er indehaver af alle disse iskort og vejrkort i digital form; hermed en stor tak til Dansk Meteorologisk Institut DMI for hjælp med at fremskaffe disse kort fra 1998.

Den lange østkystrejse – del I

(1) Grønlandshavnen i Aalborg

I 1998 lastede stevedore firmaet Arctic Container Operation (ACO) i Aalborg polarskibet M/S Kista Arctica med forsyninger til Øst- og Nordøstgrønland.

Lørdag eftermiddag den 18.07.1998 var skibet tillastet, hvorefter hun stod ud fra Grønlandshavnen i Aalborg på "Den lange Østkystrejse" med flyvepladsen Kulusuk i sydøst Grønland som første anløbshavn.

(2) Sejladsen Aalborg - Kulusuk

Sejladsen fra afgang Aalborg til ankomst Kulusuk forløb under forholdsvis rolige vind- og vejrforhold; dog forekom en enkelt krængning på 41 grader (målt !) i en vindstyrke 8 fra NØ umiddelbart før passage af Island. Den 23. juli klokken 1300 mødtes iskanten ude til havs, og største iskoncentration ind til ankerpladsen ved Kulusuk var ca. 7/10 storis/brudt vinteris - ikke noget problem.

(3) Kulusuk flyveplads (Kulusuk Mittarfik)

M/S Kista Arctica anløb ankerpladsen ved Kulusuk torsdag den 23. juli klokken 1945 under rolige vejrforhold, men med en del storis på ankerpladsen. Umiddelbart efter ankomsten blev prammene lastet af skibets egen besætning, hvorefter disse pramme blev slæbt gennem isen af skibets egen lille medbragte slæbebåd helt ind til kajanlægget for losning af mandskabet på flyvepladsen.

Fredag den 24. juli klokken 0330 blev losningen af forsyninger afbrudt på grund af store mængder storis der generede losningen. Ankeret blev halet hjem, og rejsen fortsatte mod Tasilaq.

Sejladsen Kulusuk – Tasilaq

Sejladsen fra Kulusuk til Tasilaq skete under rolige vind- og vejrforhold, og isen voldte ikke problemer idet største iskoncentration var 7/10 storis.

(4) Tasilaq (Angmagssalik)

M/S Kista Arctica ankom Tasilaq fredag den 24. juli klokken 0830.

I Østgrønland er Tasilaq det eneste sted hvor Kista Arctica kan gå til kaj for at losse forsyninger, og normalt losses der gods/containere fra begge luger samt uniteret gods mv. fra begge sideporte. Havnen disponerer over mandskab, trucks og andet materiel for ekspedition af stykgodsskibe, og ekspeditionen af forsyningerne skete hurtigt og effektivt.

Kista Arctica afgik Tasilaq lørdag den 25. juli klokken 1400 for genanløb af Kulusuk Flyveplads.

Sejladsen Tasilaq – Kulusuk

Lørdag den 25. juli klokken 1700 anløb skibet igen ankerpladsen ved Kulusuk. Isforholdene havde da forbedret sig, og hen på natten blev skibet færdigt-ekspederet.

Kista Arctica afgik Kulusuk søndag den 26. juli klokken 0430 mod Scoresbysund.

Se også det officielle iskort A fra den 27/7 – 1998

(5) Sejladsen Kulusuk - Scoresbysund

Sejladsen fra Kulusuk til Scoresbysund skete under rolige vind- og vejrforhold, men med en del tåge undervejs. Den 28. juli klokken 1300 mødtes iskanten ude til havs, men på grund af tåge blev det først muligt at foretage isreconocering med den medbragte helikopter næste dag. Største iskoncentration ind til ankerpladsen ved Scoresbysund var ca. 8/10 storis/brudt vinteris.

Se også det officielle iskort A fra den 27/7 - 1998

(6) Scoresbysund (Ittoqqortoormiit)

M/S Kista Arctica anløb ankerpladsen i Scoresbysund onsdag den 29. juli klokken 1300 for losning af forsyninger.

Pramlosningen startede umiddelbart efter ankomsten, og foregik under rolige vind og vejrforhold. Dog generede store isflager på ankerpladsen af og til selve losningen. De kunne nu heldigvis skubbes væk ved hjælp af de to små slæbebåde.

Losningen foregår på den måde, at man loser ned i pramme som derefter slæbes ind til en nedsænket stålponon ved pramlosningsstedet.

Ved stålpononen losses prammene ved hjælp af en lille kran der er monteret på pontonen hvorefter en entreprenørmaskine med "gafler" kører godset op til pakhuset. Udover "havnens" mandskab, pramme og motorbåd, blev skibets egen medbragte slæbebåd og pram brugt under ekspeditionen af forsyningerne. Ekspeditionen af forsyninger skete roligt og effektivt under opholdet.

Kista Arctica afgik Scoresbysund fredag den 31. juli klokken 1430 til flyvepladsen Constable Pynt.

(7) Sejladsen Scoresbysund – Constable Pynt

Sejladsen fra Scoresbysund til Constable Pynt skete under rolige vind- og vejrforhold, og største iskoncentration fra Scoresbysund og ind til ankerpladsen ved Constable Pynt var ca. 9/10 storis/brudt vinteris der var mellem 70 - 100 cm tyk i fjorden Hurry Inlet.

(8) Constable Pynt (Nerlerit Inaat)

M/S Kista Arctica anløb Constable Pynt fredag den 31. juli klokken 2345 for losning af forsyninger.

Der var også 9/10 koncentration vinteris på selve ankerpladsen ved ankomsten, og skibet lå derfor stoppet i isen for at afvente bedring i situationen. Næste dag sejlede der helt ind til ankerpladsen hvorefter man kastede anker, men isforholdene gjorde, at det stadig var umuligt at slæbe prammen med forsyninger ind til kajanlægget.

Operation ”helikopter slinging” påbegyndtes hvilket medførte, at skibets besætning skilte lasten af således at helikopteren kunne slinge gods på maksimalt 500 kg ind til flyvepladsen.

Hen på aftenen lykkedes det imidlertid besætningen at losse den medbragte, 12 tons tunge, brandbil i flyvepladsens egen pram for derefter at slæbe prammen ind til stranden således at brandbilen kunne køres i land derfra.

Efter endt pramsejlad skete der nu det uheldige, at motoren i skibets lille medbragte slæbebåd gik i stykker, og på grund af den megen is på ankerpladsen var det svært at sætte skibets redningsbåd i vandet for at hente den havarerede slæbebåd.

Skibets helikopter pilot udviste nu betydelig snarrådighed idet han fløj hen over den havarerede slæbebåd med en lang strop som slæbebådens besætning bandt fast om bord. Derpå slæbte piloten ved hjælp af helikopteren slæbebåden hen til M/S Kista Arctica. Vildt fascinerende og meget modigt gjort.

Kista Arctica afgik Constable Pynt lørdag den 1. august klokken 2130 til Danmarkshavn.

(9) Sejladsen Constable Pynt - Daneborg

Under sejladsen fra Constable Pynt til Danmarkshavn, der foregik i roligt vejr men med en del tåge, besluttede man undervejs at deviere til Daneborg på grund af svære isforekomster i form af ca. 8/10 storis samt store flager polaris mellem Daneborg og Danmarkshavn.

Se det officielle iskort A fra den 27/7 + det særlige ”Kista” iskort B fra den 8/8

Iskort pioner projekt

På denne rejse deltog M/S Kista Arctica i et særligt iskort pioner projekt. Dette projekt gik i korthed ud på, at DMI i Danmark udarbejde særlige iskort baseret på Radarsat oplysninger hvorefter DMI sendte en mail ud til M/S Kista Arctica med det færdige iskort tilpasset skibets behov mv. Iskort B fra den 8/8 er et sådant iskort.

Iskort a fra den 27/7 er et eksempel på det officielle iskort som DMI udsendte via faksimile til alle skibe der var i stand til at modtage iskortet.

Sejladsen til Daneborg skete uden den store dramatik. Dog var der en del tåge undervejs, så isrecco med helikopter blev der ikke meget af.

Se ”Kista” iskort B fra den 8/8 samt ”Kista” iskort C fra den 11/8

(10) Daneborg

M/S Kista Arctica ankom til Daneborg onsdag den 6. august klokken 2000 for losning af forsyninger.

Losningen af forsyninger påbegyndtes næste dag, torsdag, med en ”Operation helikopter slinging” af Jet fuel i tromler af 200 liter. Operationen foregik uden problemer, og umiddelbart efter ankomsten påbegyndte skibets besætning losningen til Sirius Patruljens pramme

Dette foregår på den måde, at stationens mandskab kører en landbrugsvogn om bord i prammen ved pramlosningsstedet hvorefter man sejler prammen ud til skibet ved hjælp af en almindelig påhængsmotor. Ved skibet fortøjres prammen, og forsyningerne losses nu direkte ned på landbrugsvognen hvorefter man sejler tilbage til pramlosningsstedet. Her spænder man for, og landbrugsvognen kan køres direkte til depoterne for losning - enkelt, men meget velfungerende.

På denne rejse havde vi imidlertid flere meget tunge løft med til Daneborg, og derfor blev skibets lille slæbebåd surret fast til skibets medbragte store pram således, at slæbebåden kunne skubbe prammen foran sig og dog stadig manøvrere sikkert på vej ind til pramlosningsstedet.

Fredag fortsatte losningen, men efter en nat med stille vejr blæste det kraftigt op med en vindstyrke 7 - 8 Beaufort fra en nordlig retning hvilket resulterede i, at man midt på eftermiddagen måtte stoppe losningen til prammene på grund af høj sø ved skibet

Lørdag løjede vinden langsomt af, og losningen fortsatte indtil midt på aftenen.

Søndag startede med tyk tåge hen på morgenstunden men det var dog klaret så meget op klokken 0700, at man kunne se pramlosningsstedet igen. Lastning af returlast påbegyndtes under forholdsvis rolige vind- og vejrforhold, men hen på eftermiddagen drev en flere hundrede meter stor isflage mod ankerpladsen, og presset på skibet blev så voldsomt, at hovedmotoren blev startet op og ankeret bjærget. Resten af lastningen skete under ret vanskelige forhold, men kort tid før klokken 1800 var skibet dog tillastet hvorefter lasten blev surret.

Kista Arctica afgik Daneborg søndag den 9. august klokken 1900 til Danmarkshavn.

Se ”Kista” iskort B fra den 8/8 og ”Kista” iskort D fra den 12/8

(11) Sejladsen Daneborg - Danmarkshavn

Sejladsen fra Daneborg til Danmarkshavn forløb under rolige vind- og vejrforhold, men med en del tåge undervejs. Sejladsen skete langs kysten forholdsvis tæt op under Shanon Ø og Store Koldewey, og største iskoncentration undervejs var ca. 6/10 storis. Nær Store Koldewey sejledes i en forholdsvis isfri ”rende” med en isflage større end Langeland om styrbord !

Se ”Kista” iskort B fra den 8/8 og ”Kista” iskort D fra den 12/8

Den lange østkystrejse – del II

(12) Danmarkshavn

Kista Arctica ankom til Danmarkshavn tirsdag den 10. august klokken 2215 på selve 50 årsdagen for opførelsen af vejrstationens første bygning - pakhuset.

Næste dag, onsdag, påbegyndtes losningen af forsyningerne med skibets besætning, og det foregår på den måde, at stationens mandskab kører en landbrugsvogn om bord i prammen ved

pramlosningsstedet hvorefter man sejler prammen ud til skibet ved hjælp af en almindelig påhængsmotor. Ved skibet fortøjres prammen, og forsyningerne losses nu direkte ned på landbrugsvognen hvorefter man sejler tilbage til pramlosningsstedet. Her spænder man for, og landbrugsvognen kan køres direkte til depoterne for losning - enkelt, men meget velfungerende.

Endvidere blev også skibets store pram og lille slæbebåd brugt på samme vis som under anløbet af Daneborg.

Torsdag startes losningen af 200 liters tromler med jetfuel, og hen på eftermiddagen startede man med at laste returlasten.

Kista Arctica afgik Danmarkshavn fredag den 13. august klokken 1100 til Ella Ø mod syd.

Se ”Kista” iskort C fra den 11/8 og ”Kista” iskort D fra den 12/8 og ”Kista” iskort E (Ruys) fra den 12/8

(13) Sejladsen Danmarkshavn – sydover

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

Se ”Kista” iskort C fra den 11/8 og ”Kista” iskort D fra den 12/8 og ”Kista” iskort E (Ruys) fra den 12/8

(14) Kap Broer Ruys

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. Skibets 1. styrmand kunne efter helikopter isrecco samme dag bekræfte oplysningerne i samme dags iskort fra DMI der var udarbejdet og udsendt specielt til M/S Kista Arctica. Man afventede bedring i issituationen, og i mellemtiden blæste det pludseligt og uden varsel 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 dannelse af nyis i storisen samt hyppige forekomster af tæt tåge.

Situationen var ret kritisk !

Der blev nu pumpet ballastvand over i en af de store ballasttanke i styrbord side for at rette op på slagsiden fra ispreset. Senere da ispreset pludseligt aftog, så nærmest væltede skibet lige så pludseligt til styrbord med en større styrbord slagside til følge. Det kunne dog rimeligt hurtigt rettes op igen så skibet lå på ret køl.

Se ”Kista” iskort F fra den 14/8 og iskort G fra den 16/8 og iskort H fra den 18/8

Kista Arctica News

På denne rejse skrev jeg nærmest dagligt en lille lokal ”avis” ved navn Kista Arctica News til skibets besætning.

Mandag den 17. august sad vi stadig fast i pakisen ved Kap Broer Ruys, og da det havde været meget dårligt vejr i de foregående døgn var det ikke muligt at foretage isrecco med helikopteren.

Rune – der var skibets faglærte skibsassistent – tegnede en glimrende tegning til dagens Kista Arctica News; en tegning hvor kaptajnen er nede ved skibets helikopterdæk for at spørge piloten om muligheden for en isrecco.

Kaptajnen er tegnet med en revolver i baglommen, og rent faktisk medbringes der altid en skarpladt revolver i helikopteren under isrecco i polarfarvandene ved nordøst Grønland. Dette i tilfælde af, at helikopteren bliver nødt til at nødlande i et område med isbjørne !

(15) Sejladsen Kap Broer Ruys – Kulusuk

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.

Undervejs på rejsen ned til Kulusuk igennem isfyldt farvand var der igen en del tåge, og yderligt var det nu mørkt om natten. Skibets kraftige isprojektører blev nu tændt for at lyse op foran skibet hele natten igennem; derved ville det trods alt blive lidt nemmere at spotte is på visuel vis selvom skibets radarer også blev overvåget intenst af styrmændene på søvagterne.

Se "Kista" iskort G fra den 16/8 og iskort H fra den 18/8

(16) Kulusuk (3. anløb under rejsen)

Personalet i Kulusuk lufthavn havde pakket to 20' flatracks med skrot, og derpå lastet disse tunge flatracks i lufthavnens egen pram, der var magen til den pram der var om bord på M/S Kista Arctica.

Vel ankommet til Kulusuk red blev skibets lille slæbebåd sat i vandet for at hente flyvepladsens pram med de to tunge flatracks der så skulle lastes i skibet.

Nu ville skæbnen imidlertid, at prammen var utæt, og at den stille og roligt havde indtaget en del havvand – og undervejs ud til skibet, og sådan ca. bare 30 meter fra land, sank prammen simpelthen.

Besætningen på prammen nåede at redde sig om bord i den lille slæbebåd, og slæbebådsføreren – der også var overstyrmand på skibet – udbrød: "Pokkers også, nu kommer jeg på forsiden af Kista Arctica News", hvilket også ganske rigtigt skete ☺ Det blev til en lille forsidehistorie med klare paralleller til TITANICs forlis.

Resten af anløbet skete uden yderligt dramatik.

(17) Sejlads Kulusuk - Grønlandshavnen i Aalborg

Efter afgang Kulusuk den 24/8 klokken 0000 sejledes der i 1-3/10 storis. Sejladsen i isen foregik under rolige vejrforhold og god sigt samt tændte isprojektører da nattemørket havde sænket sig.

Klokken 0400 den 24/8 sejlede skibet ud af storisen, og kursen blev sat nær vulkanøen Surtsey ved Island. Øen blev passeret tirsdag den 25/8 klokken 1700, og kursen blev nu sat nær Myggenæs på Færøerne. Mellem Island og Færøerne var vejret roligt, men med kraftige dønninger der fik skibet til at rulle rimeligt meget.

Næsset blev passeret onsdag den 26/8 klokken 2000 hvorefter kursen blev sat nord om Shetlandsøerne, ned gennem Nordsøen mod Lindess og videre rundt Skagen.

Fra Kulusuk til Nordsøen havde det været rolige vejrforhold, men i Nordsøen blæste det op med ca. 18 m/s fra N samt vedvarende svær nordlig dønning hvorfor skibet måtte "løbe med vejret" i nogle timer på grund af kraftig slingerage.

Lørdag den 29.08.1998 var M/S Kista Arctica atter tilbage i Grønlandshavnen for at losse returgods fra østkysten og laste nye forsyninger til Øst- og Nordøstgrønland.

(18) Efterskrift:

Under dette ophold i Grønlandshavnen inden afgang på næste rejse skulle skibet indtage bunkers (dieselolie). Bunkringen blev foretaget af skibets maskinbesætning, og undervejs holdt vagthavende maskinmester da også med rettidigt omhu nøje øje med skibets dybgang for og agter.

Da han således ville aflæse skibets dybgang ved roret opdagede han, at mange af de bolte der spændte rorbladet fast til rorstammen havde løsnet sig !!

Dette var meget sandsynligt sket under skibets forcerede sejlads for at komme fri af den granit hårde pakis i området ved Kap Broer Ruys.

At tabe skibets ror under sejlads i den østgrønlandske pakis var næsten den eneste oplevelse vi manglede på "Den lange østkystrejse" i 1998 – men den oplevelse kunne vi bestemt også godt undvære; vi havde oplevet rigeligt !