

Kriser under issejlads

(Vest Grønland)

Sprængte isprojektører i arktisk farvand

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.



M/S Svendborg i Nordsøen

Foto: Bjarne Rasmussen

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 navigator i polarsejlads i både nord og syd. På skibets radarer 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*.

Storm over arktisk farvand

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 ret for

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 hætteradaren 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 !!



Lille isskosse

Foto: Bjarne Rasmussen

KANELE i Umanak havn

I 1987 lå vi fortøjret til kaj i Umanak havn og lossede gods. Pludseligt kæntrede et isbjerg lige ud for havneindsejlingen hvorpå der stod en mindre flodbølge lige ind i havnen.

Flodbølgen kastede nu rundt med skibet, og som vagthavende styrmand glemmer jeg aldrig den afmagt, som jeg følte over ikke at kunne gøre noget som helst i situationen.

Heldigvis holdt skibets fortøjringer i denne dramatiske situation, og hverken mennesker eller skib led nogen skade.



M/S Svendborg (M/S Nikki Ittuk) i Umanak havn

Kilde/foto: Styrmand Bjarne Rasmussen