

Den 8. marts 1983.

Rapport over sæsonen 1982-83 til Antarctic med NApOc "Barao de Teffe"

Ifølge salgskontrakten for "Thala Dan" til Den brasilianske Navy, kunne brasilianerne bede om at få en navigatør med om bord under deres første sæson til Antarctic, og da de anmodede herom, faldt valget på undertegnede.

Jeg tog fra Kastrup den 3/12-82 direkte til Rio de Janeiro, hvortil jeg ankom dagen efter om morgenen, og blev i lufthavnen hentet af hr. Carsten Føl-bæk fra Mærsk do Brasil. Brasilianerne havde bedt mig om at komme så tidligt, selvom afgangens på daværende tidspunkt først skulle ske den 16/12, og den blev senere udsat til den 20/12. Den 7/12 flyttede jeg om bord, idet Comandante Pastor havde meddelt mig, at hvis jeg ville bo på hotel, var det for egen regning, og det havde jeg ikke rigtig lyst eller råd til i 2½ uge. Hvad jeg i det hele taget skulle om bord så tidligt, er ikke rigtig gået op for mig endnu, for hvad de spurgte om af praktiske ting vedrørende skibet i den periode, indtil vi sejlede, kunne jeg have svaret på i løbet af en halv formiddag. Hele arrangementet med at bo om bord var yderst dårligt, idet der faktisk kun var den vagthavende officer plus et par stykker af den menige besætning om bord om natten, og det er sandelig ikke nemt, når man ikke taler portugisisk og de andre taler mere eller mindre godt engelsk - især det sidste.

Afgangens skulle altså ske den 20/12, og 2 dage før kom præsident Figueiredo om bord for at ønske god rejse. Den efterhånden berømte lækage ved navoliekøleren var blevet tætnet, så spildet kun var ca. 6 liter olie i døgnet. Dette blev konstateret under en prøvesejlads den 8/12.

Afgangens skete med militær præcision den 20/12 kl. 10.00, og ruten blev sat mod Rio Grande do Sul, hvor julen skulle holdes. Allerede umiddelbart efter afgangens fra Rio de Janeiro, var der et mindre uheld - ikke med skibet heldigvis, men da den første helikopter af typen WHASP var kommet velbeholden om bord udfor Copacabana Beach, viste det sig, at helikopter nr. 2 kort efter starten havde måttet nødlande på hangarskibet, hvorfra de startede, og da den sandsynligvis ikke kom til at flyve igen, ville vi først få den sidste helikopter om bord i Rio Grande.

På vejen til Rio Grande skulle der udfor Santa Catarina komme et inspektionshold om bord for at tilse, at skibets udstyr var i orden (det var noget lignende skibstilsynet hjemme, men blot fra navy'en). Imidlertid var man løbet ind i et andet problem. De to nyopførte tanke på helikopterdekke til jet-fuel, var blevet fyldt op fra en destroyer i Rio de Janeiro. En prøve var blevet sendt til olie-firmaet PETROBRAS, som imidlertid meddelte et døgn efter vores afgang, at jet-fuel'en var uanvendelig, så ved ankomsten til farvandet udfor Santa Catarina kom

..... side 2.

en flådekutter med 400 liter jet-fule, så helikopteren kunne hente inspektionsholdet. Jet-fuel'en blev pumpet over i tønder og erstattet af nyt i Rio Grande.

Vi ankom til Rio Grande do Sul den 24/12, hvor julen blev holdt, og afgik derfra igen den 26/12 kl. 15.00. Man havde imidlertid sendt en el-motor til den ene kølevandspumpe i land for reparation, men den var ikke færdig ved afgang, så vi ankrede udfor indsejlingen og ventede til næste dags morgen, hvor den ankom, og efter installationen sejlede vi. Det viste sig imidlertid, at arbejdet var så dårligt udført, at den gik i stykker et par dage senere, men der var stadig een i drift.

På vejen sydover sejlede vi ca. 15 sømil vest af Falklandsøernes vestligste punkt under stærk overvågning af flyenheder fra den engelske flåde. Det var omkring nytår, og det var på det tidspunkt planlagt, at den engelske premierminister skulle have besøgt øerne, men det blev udsat til et senere tidspunkt umiddelbart efter vores passage - ikke på grund af, at vi passerede, men grundet ikke færdiggjorte reparationer af landingsbanen ved Port Stanley.

Vi kom vel over Drake strædet efter at have passeret Sydamerikas sydøstpunkt via Maire strædet mellem Terra del Fuego og Isla de los Estados. Det første isfjeld mødte vi på positionen 5947S 5943W den 4/1-83, og den næste dag anduvede vi Admiralty Bay på King George Island i South Shetland Islands. Det blæste imidlertid styrke 6-8, så vi ankrede i første omgang længere inde i bugten end den polske station "Arctowski", nemlig ved øen I. Dufayel, men senere på eftermiddagen sejlede vi hen i nærheden af stationen og ankrede udfor denne. Samme dag, den 5/1 kl. 19.20 gjorde brasilianerne deres første officielle landgang i Antarctic. De pressefolk, som var med, tog selvfølgelig en masse billeder, som senere på aftenen blev sendt til Brasilien via telefoto. Navy'en havde nemlig installeret Inmarsat satellit kommunikationsudstyr om bord, så det var muligt via telefonnettet, og næste dag kunne folk i Brasilien se og læse om begivenheden. Den næste morgen kom videnskabsfolkene og noget af besætningen i land og besøgte stationen, som er den nyeste i området, nemlig fra 1977, og iøvrigt er den til salg. Kl. 22.30 lettede vi anker og sejlede til Maxwell Bay, også på King George Island, hvor den russiske station "Bellinghausen" og de chilienske stationer "Presidente Frei" og "Tenente Marsh" ligger - sidstnævnte er flyvebasen for chilienserne.

Vi ankrede udfor stationerne den 7/1 kl. 02.30, og senere på formiddagen blev der mulighed for at komme i land og besøge stationerne. "Bellinghausen" er af ældre dato og nok mest holdt åben af politiske årsager. Udstyret på stationen så også nærmest ud, som om det var fra 2. verdenskrig. "Presidente Frei" er udelukkende en meteorologisk station, og som sagt er "Tenente Marsh" flyvepladsen, hvor blandt andet fly af typen C-130 Herkules lander fra Chile. Alle tre stationer ligger klods op ad hinanden, så man har kun 5 minutter fra den ene til den anden. Efter at næsten alle havde været i land dagen efter den 8/1, afsejlede vi kl. 19.25 mod den engelske station "Faraday" på Argentine Islands. Egentlig skulle vi først have været

til den chilienske station "Capitan Arturo Prat", men de sidste dages ophold ved stationerne havde tørret svært på ferskvandsbeholdningen, så turen til "Faraday" var svært velkommen, så der kunne blive produceret noget vand i det døgn, turen varede. Brasilianerne er nemlig verdensmestre i styrtebade - mindst 2 om dagen og hver gang af cirka en halv times varighed!!

Vi passerede Deception Island den 9/1 om morgenen, og efter en fin og meget smuk tur gennem Gerlache strædet og Neumayer kanalen, kom vi til "Faraday" den 10/1 kl. 11.00. Chief Scientist CDR E. Neiva og konsul Luiz Filipe Soares (sidst-nævnte fra udenrigsministeriet i Brasilia) tog først i land med en helikopter og derefter fik vi andre "normale" landlov. Iøvrigt en pæn og velholdt station på alle måder.

Vi blev liggende til ankers til næste dags morgen kl. 08.30, hvor vi lettede anker og sejlede til den amerikanske station "Palmer" på Anvers Island med ankomst dertil kl. 16.30. Næste dag blev stationen beset, og den var selvfølgelig også i orden og alt efter amerikansk standard. Det er iøvrigt ITT, der driver stationen for National Science Fundation. Ved stationen lå en hollandsk ketch "WILLIWOW" med den belgiske skipper Willy de Ross og yderligere et besætningsmedlem. Han var ved at starte på en tur rundt Antarctic, og det skulle tage cirka 5 måneder!

Afgangen fra "Palmer" skete den 12/1 kl. 19.30 til den argentinske station "Almirante Brown". Ved afgang fik vi lige et glimt af krydstogtskibet "World Discoverer", som overtog vores ankerplads. Vi ankrede i Paradise Bay udfor "Almirante Brown" næste morgen kl. 08.40. Efter besøget på stationen kunne man blot konstatere, at den station også kun blev holdt åben af prestige-mæssige årsager. Noget gammelt bras helt igennem. Iøvrigt kom "World Discoverer" i løbet af dagen med sine omkring 120 passagerer, som skulle i land. Fik lejlighed til at komme om bord og kunne konstatere, at det var noget i stil med "Pearl of Scandinavia" rent udrustningsmæssigt.

Kl. 22.40 afsejlede vi til den chilienske station "Capitan Arturo Prat" på Greenwich Island i South Shetland øgruppen - den sidste i rækken af stationer, som vi skulle besøge i denne omgang. På vejen skulle vi igen passere Deception Island, og da vejret var fint den 14/1, besluttedes det at sejle ind i lagunen af øen. Øen er O-formet med en smal indsejling mod sydøst. Der har været tre stationer og en hvalfangerstation på øen, men i 1967 skete der et vulkansk udbrud i den vestlige del af "lagunen" og folkene på stationerne måtte evakureres i huj og hast. Siden har der kun været ekspeditioner på øen om sommeren.

Vi fortsatte mod Greenwich Island, og den 14/1 kl. 19.40 ankrede vi udfor "Capitan Arturo Prat". Næste dag fik vi lejlighed til at besøge stationen, som er fra 1957, hvilket den sandelig også bar præg af. Om eftermiddagen kl. 16.35 afsejlede vi mod Punta Arenas. Både de chilienske og argentinske stationer er beman-

det med militærfolk, og deres arbejde består hovedsagelig af meteorologiske observationer.

Efter en behagelig tur over Drake strædet, skulle vi sejle indenskærs gennem Beagle kanalen til Punta Arenas, og da vi havde to chilienske flådeofficerer om bord, kunne de agere lodser. Imidlertid blev vi stoppet et stykke inde i kanalen af en argentinsk patruljebåd, som med skarpladte kanoner beordrede os til at stoppe og tage lods. Skibet stoppede, og i de næste 1½ time skete en heftig aktivitet over diverse radioer mellem skibet, udenrigsministeriet i Brasilia og Navy'en i Rio de Janeiro. Resultatet var, at man besluttede at tage en anden vej, så man undgik den argentinske del af kanalen. Under sejladsen havde man ellers hele tiden holdt sig i den sydlige og chilienske del af Beagle kanalen, men reglerne for lodseriet i kanalen siger, at man skal tage argentinsk lods for vestgående og en chiliensk for østgående, men normalt tager flådeskibe slet ikke lods i den slags farvande. Denne affære blev slået stort op i aviserne i Brasilien, Chile og Argentina.

Den 20/1 kl. 05.00 ankrede vi på Punta Arenas red, men da både "World Discoverer" og "Lindblad Explorer" lå ved kajen, måtte vi vente med at komme ind, indtil sidstnævnte sejlede sent på eftermiddagen, og kl. 18.00 var vi fortojet.

Umiddelbart efter ankomsten blev den havarerede el-motor til kølevandspumpen landsat for reparation. Der skete imidlertid det, at el-motoren til den anden pumpe også havarerede den 22/1, og den blev landsat dagen efter. Vi var nødt til at vente på disse to motorer, og derfor kom vi ikke afsted før den 28/1 kl. 19.20.

Turen mod Weddell havet var ret begivenhedsløs. Vi var i forbindelse med det nye tyske polarskib "Polarstern", så lå ved den tyske station "Georg von Neumayer". De meddelte, at når de var færdige med losningen, skulle de ned til området ved Halley Bay, og de meddelte også, at der var isfrit langs hele kysten hele vejen derved. Det blev aftalt, at vi skulle sejle direkte derved og mødes med dem dernede, og desuden ville vi også få lejlighed til at møde det engelske polarskib "Bransfield", som lå konstant i Halley Bay, idet englænderne bygger ny station på isshelfen i år.

Det kom imidlertid til at gå anderledes. Den 4/2 om formiddagen blev jeg kaldt op til Comandante Pastor, som fortalte, at den ene hjælpemotor var ubrugelig, og ikke kunne repareres af maskinfolkene om bord. Der var sket det, at strålespidsen i fuel injectoren var ødelagt, og et større kvantum dieselolie var sprøjtet ind i cylinderen, en kraftig eksplosion opstod og krumtapakslen brækkede. Han spurgte mig, om jeg mente, det var forsvarligt at fortsætte med kun een hjælpemotor - vi var på det tidspunkt ca. 2½ døgn sejlads fra "Georg von Neumayer" stationen. Jeg undlod med fuldt overlæg at tage noget direkte standpunkt, men jeg fortalte ham, hvad der kunne ske, hvis den sidste hjælpemotor faldt ud og ikke kunne startes igen, mens skibet befandt sig i pakis, nær land eller mellem mange isfjelde.

Dagen efter besluttede han at stryge turen til Halley Bay og i stedet gå direkte til "Georg von Neumayer" stationen. Inden uheldet med hjælpemotoren skete, havde vi mødt et drivis bælte, som vi forsøgsvis var sejlet ind, men jeg anbefalede ham fremover ikke at sejle for meget ind i drivis - dette var faktisk det eneste drivis vi sejlede i på hele turen - omkring 1½ time.

Da "Polarstern" var ved den tyske station i Akta bugten, var der ingen drivis af betydning, men da vi ankom den 7/2 tidligt om morgenen, var hele bugten fyldt op med drivis, og vi måtte holde gående 5 sømil fra kysten og 11 sømil fra stationen. Ved 9-tiden om morgenen begyndte man at flyve folk ind med helikopterne, og efter at omkring 20 personer havde været derinde, var alle om bord igen kl. 17.30. Stationen, som er 2 år gammel, ligger ca. 6 sømil inde på selve shelf-isen og er beregnet til til at skulle kunne bruges i 7-8 år, før den er så langt mede i selve shelf'en, at den må opgives. Den er moderne udstyret og meget komfortabel for de 8 mand, som udgør vinterholdet.

Vi sejlede derfra den 7/2 kl. 17.30 og satte kursen mod Rio Grande do Sul, som var første havn i Brasilien. Ved passage af South Sandwich øerne fik vi det første dårlige vejr på hele turen og også det sidste, idet barometeret nåede ned på 957 mb. Vi endte i midten af lavtrykket, og derfor skiftede vinden hele tiden retning, hvilket bevirkede, at søen ikke rigtig nåede de store højder, selvom nogle af passagererne nok syntes, at det var rigeligt, som det var.

Den 14/2 passerede vi South Georgia, men på grund af krigen mellem England og Argentina sidste år, blev den engelske station på øen ikke besøgt. Omkring dette tidspunkt var der snakke om, at skibet skulle ligge omkring en uge i Rio Grande for at få hjælpemotoren repareret, før man sejlede videre til Rio de Janeiro. Jeg meddelte Comandante Pastor, at hvis det var tilfældet, kunne jeg da lige så godt flyve fra Rio Grande til Rio de Janeiro i stedet for at blive så mange dage om bord, selvom det godt nok stod i papirerne, at jeg skulle slutte i Rio de Janeiro, men jeg mente, at det blot var spild af penge for navy'en at lade mig blive om bord så længe - der var nok ikke ret meget drivis mellem Rio Grande og Rio de Janeiro.

Ankomsten til Rio Grande skete den 22/2 under stor festivitas med hornorkester og admiraler på kajen. Senere på eftermiddagen kørte vi tre mand til Porto Alegre og tog flyveren til Rio de Janeiro. Jeg fløj fra Rio de Janeiro den 26/2 og var hjemme dagen efter.

-----

Det var ikke kun videnskabsfolk, der var om bord. Flere af de ombordværende var praktikere, d.v.s. arkitekter, teknikere o.s.v., som under besøgene på stationerne skulle prøve at finde ud af, hvordan en eventuel brasiliansk station skal se ud, når de beslutter sig til at bygge en. Den planlagte tur langs isshefven fra 0° til 10° vest blev også aflyst grundet vores tekniske uheld, så det bliver nok først til




næste år, at man prøver at finde ud af, hvor stationen skal ligge.

Set med mine øjne, har brasilianerne en hel del at lære med hensyn til ekspeditioner til Antarctic med skibet, men Rom blev jo heller ikke bygget på een dag. Det, at skibet er et navy-skib og alle, eller næsten alle, passagererne er civile, er en dårlig blanding. Navy'en holder på deres traditioner, og videnskabsfolkene vil gerne have noget mere flexibilitet. Maden om bord var just ikke min smag - en masse ris og bønner - men selv brasilianerne var utilfredse med forplejningen. Især manglede friske grøntsager og frugt, som jo sagtens kan holde sig i et grønt- rum i over en måned.

Mulighederne for at "undervise" Comandante Pastor og hans officerer hvordan man sejler i isen, om skibets manøvre muligheder i isen o.s.v., havde jeg desværre ikke megen mulighed for at demonstrere grundet det tekniske uheld. Jeg vil foreslå, at Comandante Pastor eller den skibschef, som skal til Antarctic næste sæson, får mulighed for at følge med "NELLA DAN" til Østgrønland til sommer, såfremt det kan lade sig gøre, men selvfølgelig kun, hvis de selv anmoder herom. Specielt hvis "NELLA DAN" skal til Danmarkshavn. Forskellen mellem de to skibe i den henseende, er ikke ret stor, når det gælder issejlds. Iøvrigt se min rapport til Comandante Pastor, som er vedlagt som bilag.

Alle har været flinke om bord, men to måneder, hvor man ikke har noget at bestille, er ikke netop min smag, så det skal forhåbentlig ikke gentage sig.

  
Peter Granholm  
skibsfører

Bilag: Rapport til Comandante Pastor over rejsen med NApOc "BARAO DE TEFPE".