

MENS »JOPETER« SKRUES NED AF STORISEN

Af stud. mag. *Erik Hjortenberg Knudsen*

Den 26. august 1955 forlader vi Danmarkshavn med M/S Jopeter. De tilbageblivende på stationen er alle ude i motorbåd, de har netop udvekslet de sidste hilsener med os og vinker nu til det bortdragende skib, årets eneste.

Havnen, den fine naturhavn, hvor stationen er opført, er tætpakket med is, der er ca. 2 meter tyk, så det er vanskeligt for motorbåden at manøvrere; for at komme igennem må folkene ofte ud på isen for at skubbe flagerne til side.

For Jopeter er denne etårige havis ingen hindring, vi går igennem med god fart. Værre er den is, vi skal forcere for at komme ud til det åbne hav, nemlig den store østgrønlandske polarisstrøm, ofte kaldet Storisen efter det grønlandske »sikorsuit«; den består af isflager, der i mange år har svømmet rundt i polhavet og vokset sig stadig tykkere for hver vinter; de er ofte mere end 10 meter tykke. Storisen er frygtet både af skibsførerne, som ofte kun med nød og næppe slipper igennem, og af vinterens vejfarende, slædepatruljen, som ofte har store vanskeligheder med at forcere strækninger, hvor den opskruede stori når ind til kysten; både skibe og slæder skal være af en ualmindelig robust konstruktion for at kunne passere Storisen uskadt.

Da vi når kanten af Storisen, viser det sig umuligt at komme ind i den noget steds, dels er flagerne tæt sammenpakket, og dels er de bundet sammen af nyis, der visse steder er over 10 cm tyk.

Vi ligger nu ved nordenden af en 90 km lang ø, kaldet Store Koldewey, den ligger som en prop og beskytter Dove Bugt mod Storisens indtrængen. I denne bugt er vinterisen netop brudt op, og vi sejler ind i den for at prøve mulighederne for at komme ud sønden om Store Koldewey. Mere end 100 km sejler vi i fuldstændig åbent vand, den mørke vandflade er flere steder oplivet af smukke isfjelde.

Desværre viser det sig, at der ligger tætpakket is fra den sydlige del af Store Koldewey og helt over til fastlandet, i tilgift er vinden nordlig, hvorved isen presses sammen, så vi må vende om igen.

Vi sejler tilbage langs den ejendommelige Store Koldewey Ø, som består af en lang højslette, der er gennemfuret af trekantede dale. Vi følger den samme rute, som kaptein Koldewey fulgte på sin trækslædeekspedition i 1870, og vi ser Teufelkap fra den



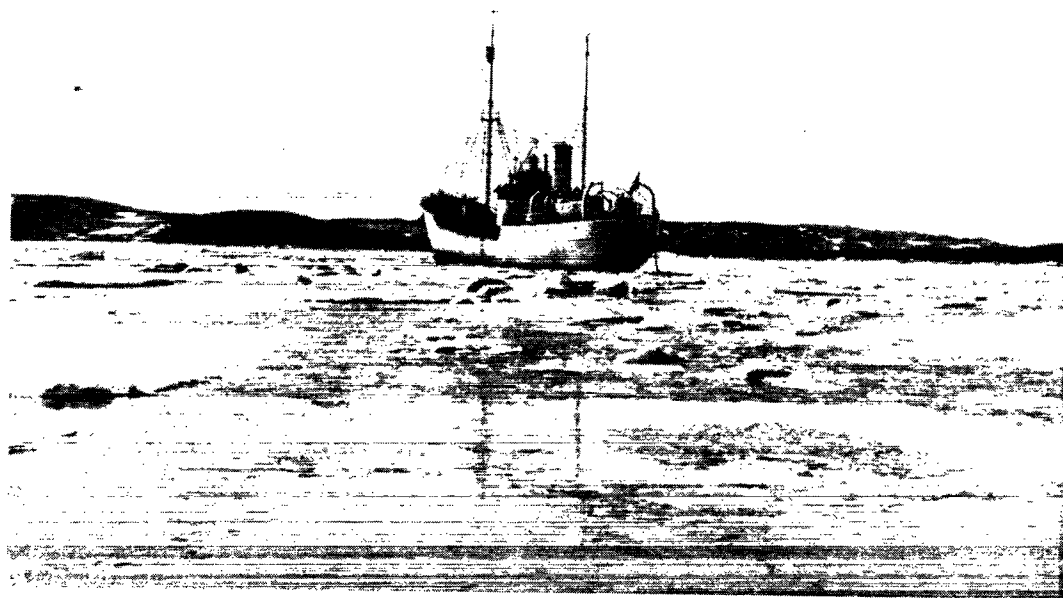
Danmarkshavn.

Foto: Hjortenberg Knudsen

samme vinkel, som han så det, da han skulle navngive det. Man forstår navnet, set herfra er det en stor, sort kolos, der ved det yderste kap falder lodret i havet fra en højde af tusind meter. At der længere nordpå igen er fastland, kan ikke ses herfra, så man kan let få den tro, at det er fastlandets yderste frygtindgydende kap, der her passeres.

Til aften ligger vi igen nord for Store Koldewey, storisen er stadig tætpakket, der er ingen mulighed for at komme ud. Til gengæld kan vi glæde os over en usædvanlig smuk solnedgang over Germanialand. Vi er nemlig nu nået frem til den tid, hvor solen går ned under horisonten om natten, og når man har vænnet sig til hvidt dagslys døgnet rundt, gør det et særligt indtryk igen at se solnedgang, især når det er en så farvestrålende som denne; i syd er himlen dybviolet, mens der i nord er alle nuancer af rødt, grønt og orange. Mange tager farvefotografier, men det er vist for optimistisk at håbe, at et fotografi vil kunne gengive farverne ligeså smukke, som de er her.

Næste dag sejler vi for anden gang ned gennem Dove Bugt, når igen ned til iskanten og ligger her et døgn i dårligt vejr og venter på slæk i isen. Omsider klarer det op, og kaptajn Nakken går ind til land over isflagerne sammen med en matros. De bestiger et



»Jopeter« i Danmarkshavn.

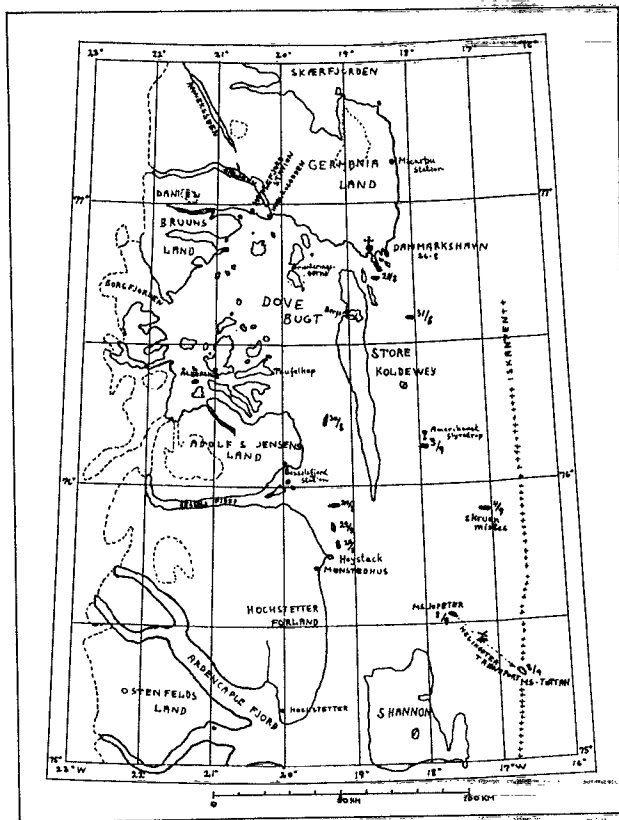
Foto: Hjortenberg Knudsen

fjeld for at orientere sig om isforholdene; da de kommer ned, er isen, skibet ligger ved, drevet så meget ud, at vi må sejle en lang vej rundt om en stor gruppe isflager for at kunne få dem ombord igen.

På dette sted iagttager vi en mærkværdig isflage, den er af samme tykkelse som polarisflagerne, men det er tydelig ferskvandsis, og langs overfladen løber et stort v-formet elvleje. Vi antager, at den stammer fra Jøkelbugten på 78° N., hvor bræisen minder meget om havis; de patruljefolk, der har befaret denne bugt, har også denne opfattelse.

En Norseman-maskine, tilknyttet dr. Lauge Koch's geologiske ekspedition, kommer forbi og fortæller, at der er åbent vand sydover, og nu mener kaptajnen, at der er chancer for at komme ud. Vi ligger få kilometer nord for Kap Haystack, og på den anden side af dette trekantede fjeld er der åbent vand. Isen er vanskeligt fremkommelig, men for hver bak og fremad manøvre kommer vi dog et lille stykke frem. Ved middagstid næste dag er vi imidlertid kun kommet halvvejs igennem den spærrende tange af is, og nu blæser det op med nordenvind, så ordren lyder fuld kraft tilbage, inden den allerede banede rende lukker sig.

Der kommer nu en ismelding fra Danmarkshavn, gående ud på, at der er slæk i isen udfor stationen. Vi sejler nu langs Store Koldewey for fjerde gang, passerer Danmarks-



Kortskitse over »Jopeters« rejse
fra Danmarkshavn, til skibet blev forladt.

havn og sejler ret ud i Storisen, det går godt et stykke tid, men inden længe begynder isen at pakke, så vi kun kan avancere uhyre langsomt.

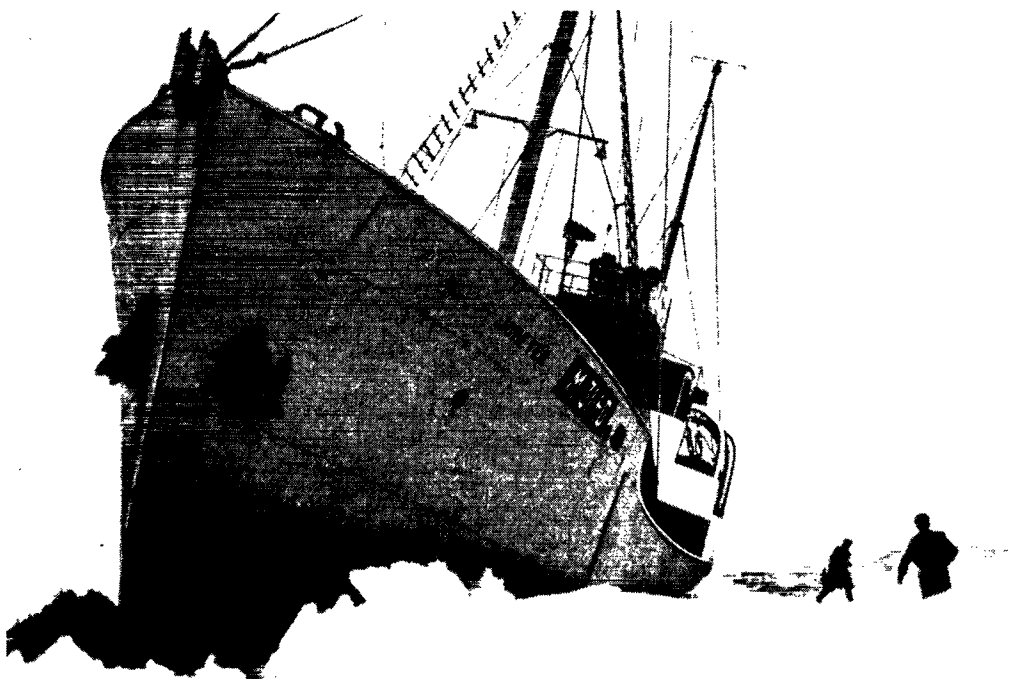
Næste dag ligger vi helt fast, men der bliver gjort utrættelige forsøg på at få skibet fri ved hjælp af dynamit og ved at fæstne wirer til isskodserne for derefter at trække med spillet.

Til aften blæser det op, hvorved ispresset øges, skibet får en lille hældning, og der lyder et drøn henne agter. Det er et spant, der er presset ind i proviantrummet, som straks må rømmes. Desuden bryder rormaskinen sammen.

Dagen efter, den 1/9, er vi drevet 50 km mod syd, men ligger stadig fast i den samme is; i løbet af dagen bliver rormaskinen repareret.

Den 2. september er det springflodtid, hvor der er særlig stærk bevægelse i isen. I løbet af dagen arbejder vi os 100 meter frem, men hen på aftenen begynder isen at skruer igen, presset bliver stadig stærkere, og skibet får slagside til bagbord. Ganske langsomt krænger skibet mere og mere, så nu bliver der travlhed ombord. Lugerne skal omhyggeligt, en båd sættes i vandet, og alle pakker deres vigtigste ejendele og bringer dem ud på dækket. Krængningen tiltager, og nu bæres alt ud på isen, personlig oppakning, proviant og presenninger. Aftenkaffen nydes stående i gangen i de besynderligste skrå stillinger. Pludselig drejer skibet igen et par grader, og nu lyder ordren fra kaptajnen, at vi kan gå ud på isen, heldigvis er der radioforbindelse med land, og det meddeles, at vi er ved at gå fra borde.

I ti minutter står vi spændte og betragter det skæve skib; isflagerne skruer opad ved alle sammenstødningsflader, men ikke en lyd høres. Det er mørkt og usigtbart, men der er ingen panikstemning, de fleste af passagererne har overnattet på is i den kolde vinter-tid og regner det ikke for noget at skulle campere på denne gode svære flage. Men glade



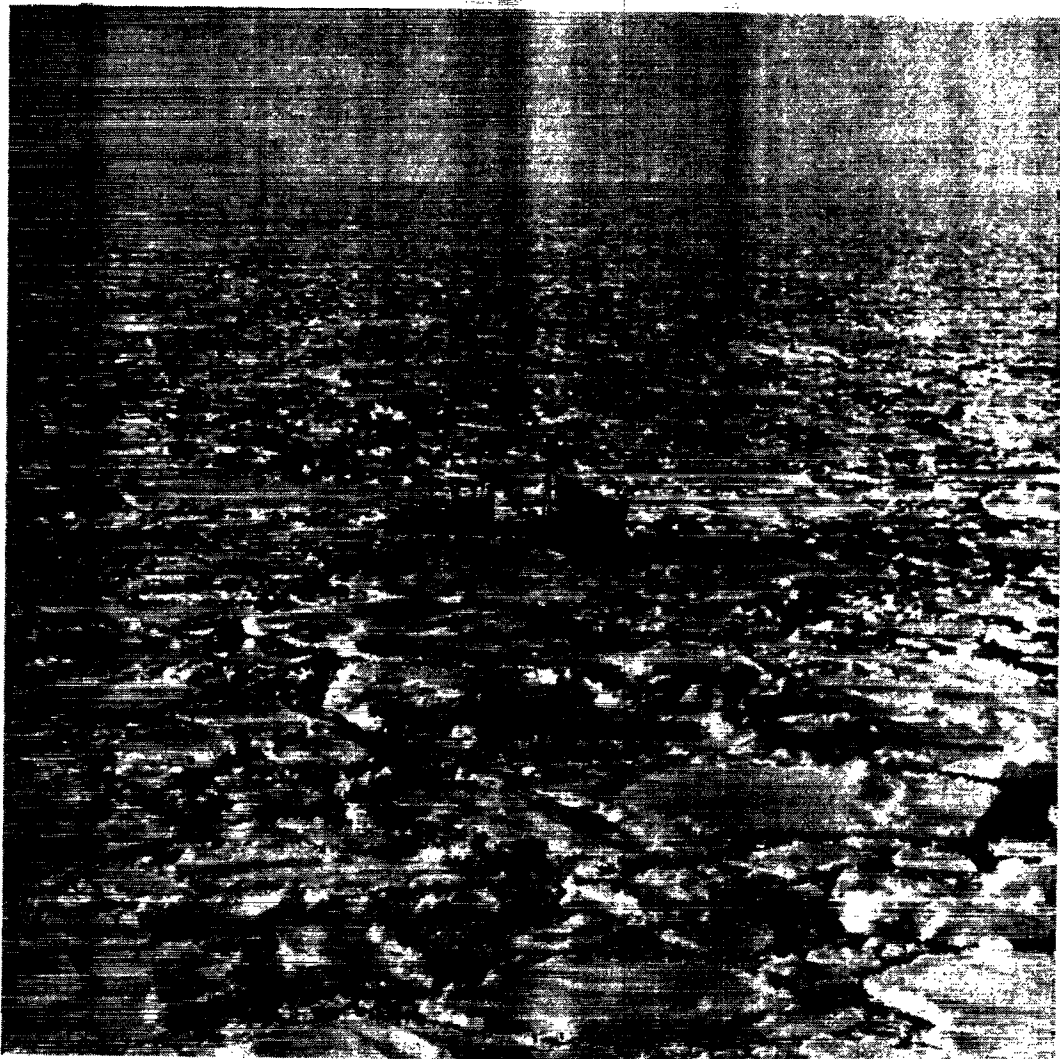
»Jopeterus» krængning forøges, og bagagen bæres ud på isen.

Foto: Hjortenberg Knudsen

bliver vi alligevel, da ispresset pludselig ophører, og skibet retter sig op igen, vort udstyr er heller ikke det allerbedste, nogle har f.eks. kun små sommersko. Der bliver givet ordre til at bringe alt ombord, og 10 minutter efter er alt inde til trods for, at det skulle bæres et langt stykke over isen. Godt er det imidlertid, at det kommer ombord så hurtigt, for kort tid efter begynder isen at spredes.

Næste morgen kl. 7 kommer der tre sorte amerikanske neptunjagere og begynder at droppe det ene colli efter det andet ned på isen ved siden af skibet. Kort tid efter er den ellers så øde ismark blevet levende, fra alle sider kommer der grupper af folk slæbende tunge byrder ind til skibet. Enkelte kasser med fødemidler er knust, men ellers er alt intakt.

Det er en fantastisk præstation uden pejlesignaler fra skibet at kunne finde det her midt i Grønlandshavet, sigtbarheden er nemlig kun få hundrede meter og skyhøjden 50–100 m. Amerikanerne er sikkert ikke klar over, at den kritiske situation er lykkeligt overstået, men har sat en stor redningsaktion i gang. Os hernede på isen giver det en dejlig tryghedsfølelse at se, hvor hurtigt og effektivt hjælp kan ydes, selv i disse øde egne og under ugunstige vejrforhold. Vi håber ikke at få brug for rescue-materiellet, men at kunne levere det ubrugt tilbage.



»Jopeter« omgivet af tæ t is.

Foto: U. S. A. F.

Om eftermiddagen kommer der et nyt drop, større end det foregående; den sidste maskine vipper med vingerne, den kendte flyverhilsen, hvorefter den forsvinder i tågen.

Dagen efter kommer der slæk i isen, og kursen sættes udefter, der kommer ikke mindre end to isrecogneringsmaskiner, en dansk Catalina og en amerikansk 4 motorers maskine, beregnet til jettankning i luften. »Jopeter« har ikke været forvænt med støtte fra luften, men mest været henvist til selv at finde vej, så det virker helt overvældende med to isrecogneringsmaskiner på en dag; det går nu fint fremad, og kaptajnen siger, at vi vil blive søsyge i morgen.



Det nedkastede redningsmateriel slæbes ind til skibet.

Foto: Hjortenberg Knudsen

Men ak, sådan skulle det ikke gå, næste morgen kl. 4 mister vi skruen, idet skrueakslen knækker. Så er det sket med den fine fremfart. Vi ligger 7 miles fra iskanten, isflagerne ligger ikke særlig tæt og er kun 2-3 m tykke, så vi regner ikke med mulighed for iskruninger. Værst er det for kaptajn Nakken, han har klaret alle vanskeligheder indtil nu, men er nu uden mulighed for at føre skibet i havn, han vandrer frem og tilbage og er meget trist til mode.

Udendørs er det rigtigt vintervejr, snefog med høje driver på dækket, men indendørs er der rigtig rart; der er lys, varme og god mad, og stemningen blandt passagererne er optimistisk. Det er helt spændende stadig at høre nyt fra redningsaktionen, der nu er sat igang for alvor. Tre skibe er på vej hertil, og amerikanerne er landet på Mesters Vig flyveplads med en stor C-124 transportmaskine medførende to store Sikorsky helikoptere, som skal redde os bort fra skibet.

Ud på natten begynder skibet pludselig at hælde mere og mere til siden; der bliver ikke sagt noget i kahytterne, men alle arbejder febrilsk med at iføre sig varmt tøj og pakke det nødvendige. Da vi kommer ud på dækket, opdager vi, at situationen er alt andet end morsom. Der er snetykning, og det blæser ret kraftigt, isflagerne omkring skibet er i ustandselig bevægelse og er ret små, så hvis vi igen skal forlade skibet, kan vi ikke alle komme på samme isflage. I modsætning til sidst er der ingen, der skal ud



Redningsbåden sættes ud.

Foto: Hjortenberg Knudsen

på isen for at fotografere, vi har kun eet håb: at skibet retter sig op igen. Det amerikanske redningsmateriel bliver hurtigt fordelt langs skibssiden og på tømmerflåden, og redningsbådene gøres klar. Skibet retter sig op, men hælder lidt efter til den modsatte side.

Efter nogen tids forløb retter skibet sig imidlertid atter op, og en stor isskodse kommer til syne. Det er den, skibet har redet på; men nu er faren altså drevet over igen.

Næste morgen har vi en oplevelse af mere morsom karakter, en bjørn kommer hen til skibet. Vi prøver at fodre den med kød, hvilket mislykkes.

Den første dag med sigtbar vejr efter katastrofen med skruen er den 8/9. Her er vejret det bedste, man kan få, stille sol og mange hundrede kilometers sigtbarhed. Det er nu vejr for helikopterflyvning, og længe varer det heller ikke, førend der lander en på isen ved siden af skibet.

I 4 hold bliver passagerer og en del af besætningen ført ud til *M/S Tottan*, der ligger ved iskanten. Det er med vemod, man forlader et skib med al ens bagage ombord, vi har fået besked på, at vi kun må tage 3 kg med helikopteren, ikke meget, men det vigtigste er jo, at vi nu er reddet.

Det er et ualmindelig snildt befordringsmiddel, en sådan Sikorsky-helikopter; hverken start eller landing kan mærkes, og fra luften har vi en fin udsigt over havet med



Medlemmer af »Jopeter«s besætning forlader helikopteren uden for »Tottan« på den 5 meter tykke is. Den forreste er »Jopeter«s danske kok, Th. Petersen fra København. Foto: Hjortenberg Knudsen

de mange isflager; vi lander ved siden af *Tottan* på en isflage, hvorfra vi let og smertefrit stiger ombord.

Med *Tottan* bliver vi sejlet til Mesters Vig; i dette moderne klondyke bor vi nogle dage og beser det imponerende anlæg, der er ved at blive bygget inde i fjeldet. Overalt møder vi en uhyre venlighed og gæstfrihed.

Vi hører også nærmere om den amerikanske redningsaktion; amerikanerne er der endnu, da deres helikopter på grund af vejret ikke har kunnet vende tilbage. Skønt Mesters Vig flyveplads kun er beregnet for mindre maskiner, landede amerikanerne der alligevel med den gigantiske C-124, verdens næststørste maskine. Da den kan bruge propellerne som bremse, gik det også glat. Flyvningen op til Shannon øen med helikopter blev muliggjort ved, at der blev droppet benzindepoter undervejs, de blev fortrinsvis nedkastet med faldskærm. For at skaffe benzin til redningsaktionen var C-124'eren en tur over til Keflavik for at hente 40 tons benzin, hvilket er dobbelt så meget som Mesters Vig normalt bruger på et år.

Fra blyminebyen flyver vi hjem via Reykjavik; over Island er vi så heldige at få fint, klart solskinsvejr, så vi kan se landets skønne farver. Over Nordisland dominerer de brune farver fra klipperne, kun enkelte steder med flere kilometers mellemrum afbrudt af små kraftigt grønne marker med bøndergårde. Længere sydpå bliver det grønne islæt i landskabet mere fremtrædende, men storslået er landet dog også her med de mange dybe slugter og rivende elve.

Få timer efter Island er vi i Kastrup lufthavn og har oplevet en rejse, der har været rigt afvekslende, både hvad rejsemetode og rejsehastighed angår.