

*Forts.*

Visserligen var det sommar, men Nordatlanten är dock Nordatlanten och vi fick för det mesta kämpa oss fram i grov sjö och dyning, mot nordvästliga vindar. Att Fenris bara överlevde alla de tusentals bottenslag hon utsattes för, är för mej en gåta än i denna dag, men skrynklig blev hon.

Vid ett tillfälle fick vi vända efter ett par dagars resa ut i Atlanten och ankra i skydd av en av Orkneyöarna i tre dagar. Inget populärt beslut på kontoret kan jag upplysa om.

Vid ett annat tillfälle lossnade hela innertaket i styrhytten och rasade ner över styrman och rorgångaren.

Automatstyrningen gick inte att lita på utan vi fick för det mesta styra för hand. Standardkompassen hoppade ur sin upphängningsanordning och branddörrarna kunde inte stå öppna utan hoppade av sina gångjärn vid riktigt svåra bottenslag.

Många hade det svårt att sova, men i det fallet klarade jag mej bra. Jag har alltid haft lätt för att sova, natt som dag hur dåligt väder det än har varit.

Om det beror på ett rent eller dött samvete överlåter jag åt läsaren att bedöma.

Vi styrde alltid, som jag tidigare nämnt, mot en position cirka femtio distansminuter söder om Cape Farvel och som ni alla säkert vet är den sydligaste udden av Grönland, detta för att vara någorlunda säkra på att inte stöta på isberg. Det finns för det mesta inga isberg söder om den rutten under försommaren.

När vi kom till en position 200 nautiska mil öster om Cape Farvel var vi skyldiga att på radiotelefonen ropa upp den danska örlogsstationen i Grönnedal och rapportera vårt läge och sedan upprepa detta var tredje timma.

Missade man denna rapportering skickades en flygmaskin ut från Grönnedal för att se vad som kanske hade gått snett.

Denna försiktighetsåtgärd beror på att islossningen och kalvningen av isbergen på Grönlands ostkust börjar i juni, juli och börjar driva söderut längs den grönländska kusten och isen kan vara så långt ut till havs som 200 distansminuter, men vi såg aldrig till några så långt ut.

Vid Cape Farvel möter den sydgående isdriften Golfströmmen, och tvingar den norr över och upp i Labradorviken,, men då mycket närmare grönländskusten och för det mesta aldrig längre ut än ungefär femtio distansminuter från land. Vi höll oss alltid utanför isdriften tills vi kom upp på Ivig-tutfjordens latitud. Där var det bara att vänta på dagsljus och bra sikt så att man kunde avläsa sjökortets förtoningar över de branta bergen i bakgrunden..

Några fyror finns inte och inte heller lots eller isbrytarhjälp. Det gällde att hitta inloppet till rätt fjord. Kustlinjen var alltid skynd av låga moln och dimbankar. Man såg bara bergen och bergstopparna sticka upp ovan dimman och de låga molnen.

När vi var säkra på var inloppet till fjorden fanns, var det bara att styra rakt in i isbältet, som bestod av både små och stora isberg, små och stora flak, ja, is i alla upptänkliga former. Det gällde att hitta den lättaste vägen mellan isbergen och flaken och försöka komma genom isbältet så fort som möjligt. Isbältet kunde i värsta fall vara upp emot femtio mil brett, men senare på sommaren var det betydligt smalare.

Det var verkligen svårt att forcera så grov is med ett barlastat fartyg i vår storlek.

Ibland kunde det vara nästan omöjligt. Det hände att man fick sätta stäven mot ett stort berg och skjuta undan det. Om man ville gira styrbord kunde ibland enda chansen vara att gira ett helt varv åt babord.

När tidvattnet vände och det var slackvatten var det lättast att ta sig fram genom det kompakta isbältet. Hela tiden var man tvungen att passa sej för att inte följa med isen allt för långt norröver och missa inloppet. Vi var ju i barlast och därför kunde vi inte lägga mycket tyngd bakom våra attacker på den grova isen,

Även om det ibland kunde vara nervpåfrestande var det intressant att se alla de former isbergen kunde ta sej. Sälår och valrossar låg ofta och solade sej på de större flaken och i en del isberg kunde man se stora stenbumlingar infrusna.

En resa körde vi håll i babords förliga ballasttank. Ja vi visste det inte förrän den skulle läns pumpas. Vattnet rann in lika fort som vi pumpade. Vi hade att välja mellan att försöka att reparera utifrån under vattenytan eller ta lika mycket överlast som tanken rymde och hoppas att ingen i Köpenhamn skulle upptäcka att vi låg väl djupt vid ankomsten. Bunkers och färskvatten skulle ju lätta oss några cm på resan till Köpenhamn. Ni kan säkert gissa vad jag valde.

Väl genom packisen kom man in i en lång vacker fjord med höga branta nästan kala bergssidor. Hundratals vattenfall kastade sej i kaskader ner för de branta bergväggarna och det var en ren fröjd att segla fram i fjorden för att till slut hitta Ivig-tut som låg nästan längst in i fjorden. Endast den danska örlogsbasen Grönnedal ligger längre in.

Vid ankomsten kom en förman ut och instruerade oss hur vi skulle förtöja för där fanns ingen riktig kaj. Först och främst skulle styrman på backen tala om för oss på bryggan hur vi skulle manövrera tills han hade tre enslinjer överens, då han skulle lägga av babords ankare. Med lite tur hamnade ankaret då på en bergstopp. Överallt runt omkring var det bråd-djupt.



*Foto Nils Gustafsson*

Därefter tog en båt en akterända till en boj och en akterända och ett akterspring iland. Sedan satte vi iland en förända och ett spring. Nu var det bara att hiva oss till ett lämpligt läge så att deras lastkran kunde arbeta

Hela kaj- och krananläggningen var byggd för mindre fartyg varför kranen inte räckte ut över luckan. Kranmaskinisten fick därför sätta lasten i svängning och på det sättet kasta lasten ut i lastrummet.

*Forts. i kommande Bulletin*