

”Sommertogtet” til Antarktis med Nella Dan september 1980 til maj 1981.

*Fortalt af 1. styrmand **Jens Aage Schulz** gennem 10 artikler skrevet til Herning Folkeblad gennem samme periode – ”vinteren” 1980 til 1981 samt af 2 artikler fra ugebladet Hjemmet i 2013.*



*Jens Aage Schulz ved roret på togtet til Antarktis, vinteren 1980/81.
Ovenover med højre hånd på ”styrepinden” og venstre på ”maskintelegrafen”.*



Samlet og genoptrykt, marts 2015

Forord.

I dette hæfte er samlet 10 artikler om Nella Dans togt til Antarktis 1980-81. Togtet udgik fra Aalborg i september 1980 og til Melbourne med retursejlad til Danmark i maj-juni 1981. Fra Australien til Antarktis gennemførtes 4 togter frem og tilbage inden retursejladsen. Herunder også et 80 dages langt fiskeriforsøg.

De 10 artikler er skrevet af Jens Aa. Schulz, som var 1. styrmand på Nella Dan under togtet. Schulz er opvokset i Herning. Herning Folkeblad optrykte de 10 artikler, som blev skrevet under sejladsen.

Sidst i dette hæfte er medtaget to artikler fra februar 2013 i ugebladet HJEMMET, hvor Jens Aage Schultz blev interviewet om sine oplevelser med Nella Dan.

Klaus Stenderup var letmatros på samme togt. Han optog mange smalfilm på netop dette togt. Klaus har tillige samlet en masse andre personers billeder via en Facebook-gruppe "Friends of Nella Dan". Ud af dette materiale har Klaus redigeret en film på 52 minutter, som findes på Youtube med navnet: "En arbejdsplads i Danmark, Nella Dan" og med adressen:

<https://www.youtube.com/watch?v=mXMHOITYu3E>

Jens Aa. Schulz optræder i denne film på følgende sekvenser i filmen:

17:47-17:50 Første styrmanden serverer juleaften for messens personale.

43:20-43:29 Jens Aage Schulz på vagt på broen.

Klaus Stenderups film og Jens Aa. Schulz' artikler fortæller med andre ord om samme togt og supplerer hinanden med billeder, tale, musik og tekst.

Søger man "Nella Dan" eller "Klaus Stenderup" på Youtube viser der sig rigtig mange videoklip med hvert sit bidrag til den samlede legende om Polarskibet Nella Dan.

/ems.

Kort CV om Jens Aa. Schulz.

f. 1950 i Herning.

Sejlad 1967-1971

Svendborg Navigationsskole 1972-1974

Sejlad som styrmand i flere perioder 1974-1986

Lærer og sidst inspektør ved Kogtved Søfartsskole i flere perioder 1975-1986

Velfærdsofficer i Singapore for Handelsflådens Velfærdsråd 1982-1984

Velfærdschef ved Aalborg Havn 1987-dd

Klosterforstander ved Aalborg Kloster 1999-dd

Indhold.

10 artikler fra Herning Folkeblad – 1980-1981:

- I: Herningenser startet på spændende rejse til Antarktis, HF, 9/9-1980.
- II: Bound for Antartica. HF, 19/11-1980.
- III: Satellitterne er gode, men himmellegemerne bedre. HF, 3/12-1980.
- IV: Man bliver pludselig glad for indførelse af fiskekvoter. HF, 7/1-1981.
- V: Mellem hundredtusinder af rugende kongepingviner. HF 14/1-1981.
- VI: Hypermoderne teknik aflokker Sydhavet dets hemmeligheder, HF, 21/1-1981
- VII: Her er alle politiske og økonomiske interesser blevet "frosset ned". HF 25/1-1981.
- VIII: Afstandsbedømmelses er praktisk taget umulig. HF, 11/3-1981.
- IX: 2½ måned uden fast grund under fødderne. HF, 1/7-1981.
- X: En orkan i Antarktis er en uhyggelig oplevelse. HF, 22/7-1981.

2 ugebladsartikler fra "Hjemmet" - 2013:

- XI: Jeg er gået efter gode oplevelser. Hjemmet nr. 8, 18. februar 2013
- XII: Rejsen lærte mig noget om tillid. Hjemmet nr., 9, 25. februar 2013

Herning Folkeblad

(Vestjylland)

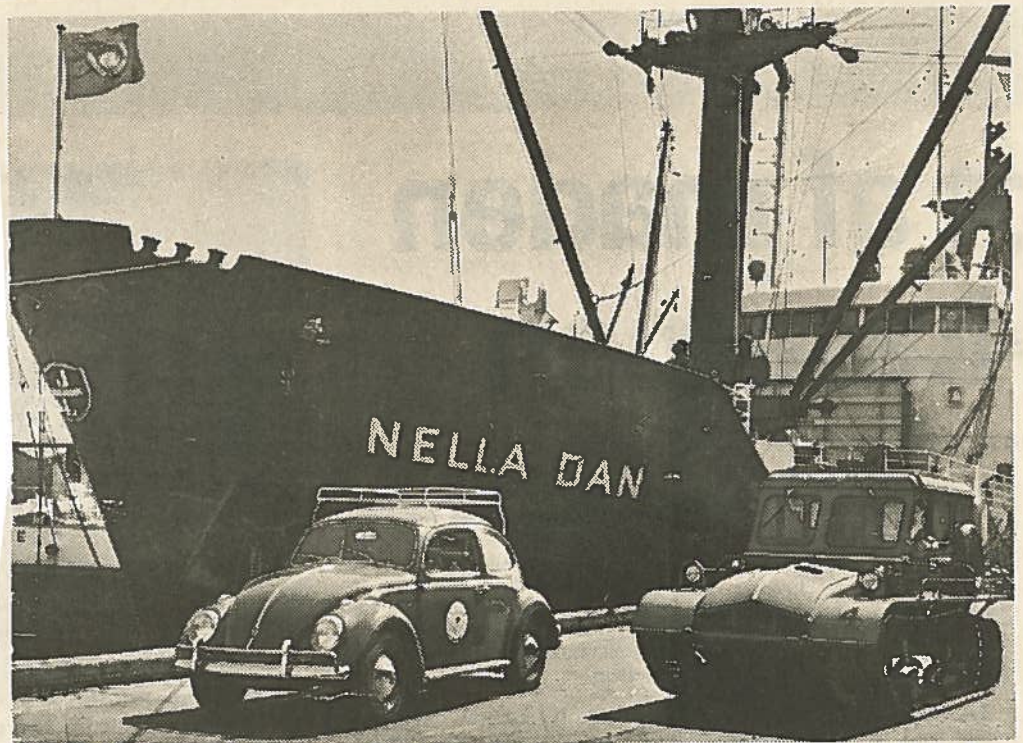
Tirsdag 9. september 1980 . Nr. 60 . 112. årg.

I: Herningenser startet på spændende rejse til Antarktis - side I.1

Herningenser til Antarktis



En herningenser, den 30-årige søfartsskolelærer og styrmand Jens Aage Schulz, er startet på en spændende ni måneders tur til Antarktis med rederiet J. Lauritzens polarskib »Nella Dan«. Formålet med turen er bl.a. at bringe forsyninger frem til Australien til de videnskabelige ekspeditioner, der arbejder i sydpolarområdet. Fra togtet vil Jens Aage Schulz, der inde i bladet fortæller om baggrunden for turen, sende beretninger hjem til Herning Folkeblad. Polarskibene anker op ved iskanten, og her dukker pingvinerne hurtigt op som nysgerrige bolværksmatroser.



»Nella Dan« fotograferet i havnen i Melbourne i Australien før et tidligere togt til Antarktis. På kajen en Folkevogn og et larvefodstruktet køretøj. Begge bruges til at transportere forsyninger ved Sydpolen.

Herningenser startet på spændende rejse til Antarktis

Skal være borte i ni måneder og bl. a. være med til at sejle forsyninger til videnskabelige stationer

I sidste uge afgik rederiet J. Lauritzens »Nella Dan« fra Aalborg. Ombord befinder sig den 30-årige Jens Aage Schulz, søn af statsautoriseret revisor S. J. Schulz, Agervænget 18, Herning. Turen, som han nu skal på, er ikke helt almindelig, og om det fortæller han:

- Den rejse, som vi nu skal på, går til Antarktis, hvor vi skal levere forsyninger til nogle videnskabelige stationer, som den australske regering driver på Antarktis. Endvidere skal vi udskifte de videnskabsmænd, som har opholdt sig på stationerne gennem den sydlige vinter, og her har arbejdet med videnskabelige opgaver i en helt speciel natur og under ekstreme vejrforhold.

Skibet er et specialbygget polarekspeditionsskib bygget i 1961. Det har siden afleveringen til rederiet udelukkende været beskæftiget i polaregne. I den nordlige sommer har det sejlet forsyninger til byer og stationer i Nordøstgrønland, og i den sydlige sommer har det sejlet for Australian National Antarctic Research Expeditions (ANARE), og går nu ind i den tyvende sæson for dette selskab.

En mangeårig drøm går i opfyldelse

- Jeg har endnu ikke været på Antarktis, fortsætter Jens Aage Schulz, men har i mange år interesseret mig for sejlads i polaregne, og nu lader det til, at en mangeårig drøm går i opfyldelse for mig. Jeg har i flere sæsoner sejlet med andre af rederiets polar-skibe på Sct. Lawrence-floden og Nordøstgrønland, og den spændende sejlads i isen i disse områder har givet mig interessen for også at komme med til Antarktis.

Siden 1975 har jeg været ansat på Kogtved Søfartsskole som lærer for vordende sømænd, og her lærte jeg afdøde skibsfører Knud Lauritzen at kende. Blandt mange af hans interesser delte vi interessen for polarsejlad, og i 1977 bad han mig indsamle en del materiale til rederiets arkiver om den sejlads, som har gjort rederiet kendt af så mange i udlandet, men som kun har været periferisk kendt uden for søfartskredse i Danmark. Under dette arbejde kom jeg i forbindelse med mange gamle kaptajner, som kunne fortælle mange spændende episoder fra arbejdet med at sejle skibe i de til tider lunefulde farvande, og efter den tid har det simpelt hen været mit store ønske selv at opleve en rejse til Antarktis, så jeg også har prøvet sejladsen i dette verdens mest øde område.

Teori blandes med praksis

I forbindelse med jobbet som lærer på en søfartsskole, er det bydende nødvendigt hele tiden at være i kontakt med søfartserhvervet, hvorfor vi efter ca. 2 års lærergerning på søfartsskolen er ude at sejle som styrmand i et års tid, og denne gang har jeg først været med et køleskib, som sejlede med frugt og frosset kød på de varme lande, hvorefter jeg længtes tilbage til polaregne, og i juli måned var jeg med Nella Dan en tur til Scoresbysund i Nordøstgrønland, og nu går turen altså mod Antarktis.

Det er meningen, at vi skal sejle til Australien, hvor vi først skal laste forsyninger til den subantarktiske ø Macquarie Island. Derefter skal vi hente nogle havforskere i Melbourne, som skal foretage nogle havundersøgelser i farvandet syd for Australien.



Jens Aage Schulz - søfartsskolelærer og styrmand

Kan have tre helikoptere med

Nella Dan har netop afsluttet en større ombygning på Aalborg Værft for at kunne fungere som havundersøgelses-skib, og det er dette udstyr, vi skal afprøve, inden det skal stå sin prøve i de kommende år.

Efter disse prøver skal vi laste forsyninger i Australien til to stationer på det antarktiske kontinent. På denne første rejse regner vi med, at isen ligger så langt ude, at det vil være nødvendigt at forføje direkte til iskanten og flyve forsyningerne fra skibet ind til stationerne med helikoptere, hvorfor vi da også medfører tre helikoptere, som skal bruges til dette formål foruden til isrekognoscering under sejladsen gennem isen. Efter at have forsynet disse stationer med det aller nødvendigste, skal vi hente endnu en last i Australien, som skal til de samme stationer, men

denne gang har man erfaring for, at isen er brudt op, så man kan sejle helt ind til stationerne. På denne rejse skal vi endvidere foretage nogle yderligere havundersøgelser i farvandet omkring Antarktis. Vi regner med, at hele turens længde bliver omkring 9 må-

neder, slutter Jens Aage Schulz, og i den tid vil jeg skrive nogle ting ned, som jeg vil sende til Herning Folkeblads læsere, som på denne måde kan få et lille indblik i søfartserhvervet, som jo desværre ikke er særlig kendt i Herning-området.

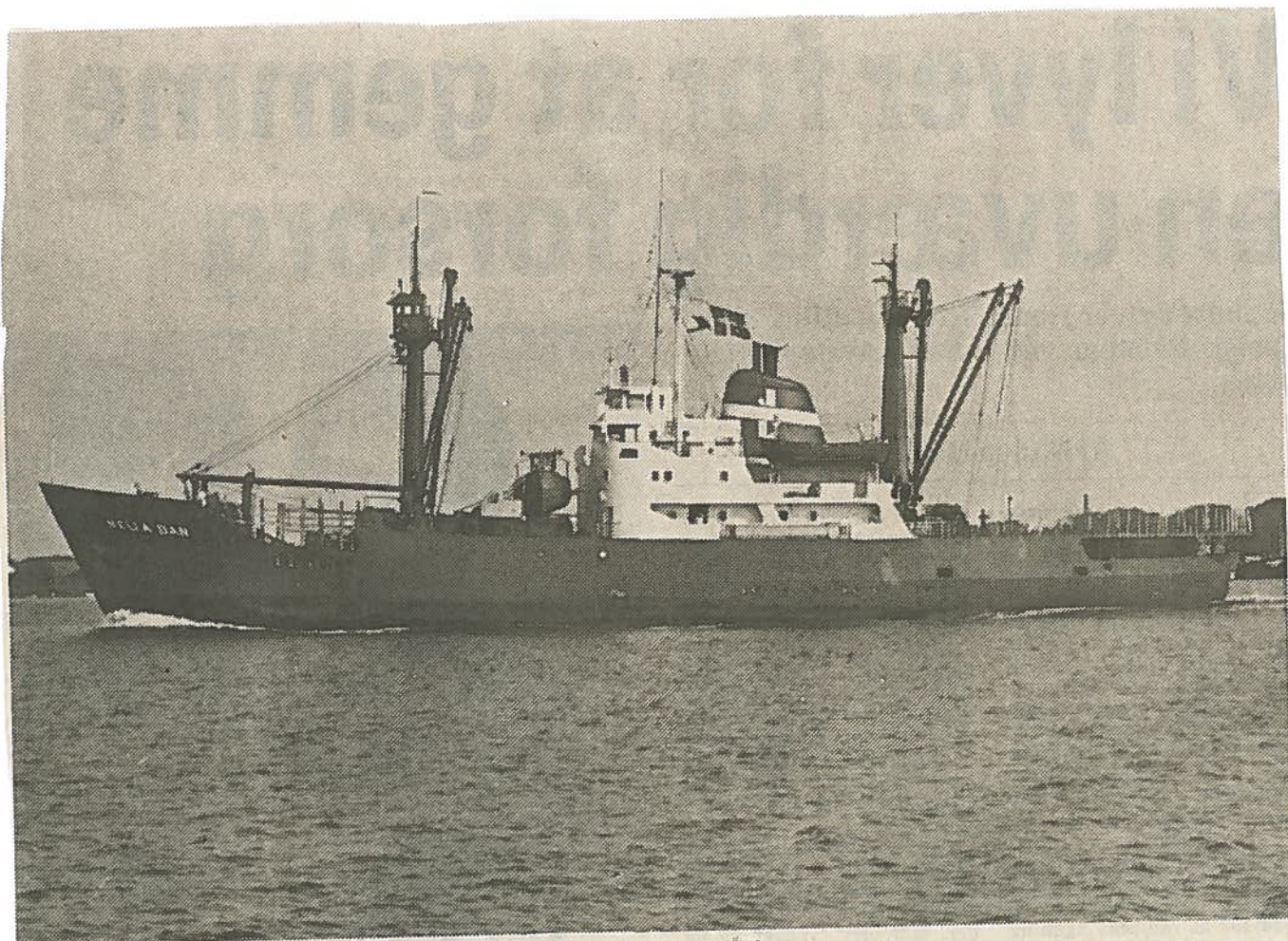
Side 4 Onsdag 19. november 1980

Bound for Antarctica

Mens »Nella Dan« i 30 graders varme pløjer sig frem mod Suez, forberedes issejladsen i Antarktis

Af Jens Aage Schulz

Styrmand Jens Aage Schulz, Agervænget 18, Herning, der med polarekspeditionsskibet »Nella Dan« er på vej til Antarktis, har sendt det første af en række rejsebrev hjem til Herning Folkeblad. Det fortæller om, hvordan man indretter sig ombord, når man drager ud på så lang en færd. I sin næste artikel vil Jens Aage Schulz berette om rederiet J. Lauritzens issejlads fra begyndelsen af dette århundrede til i dag.



»Nella Dan« – på vej sydover med 31 besætningsmedlemmer.

Tre stød i fløjten markerer Nella Dan's afsejling fra Aalborg – »bound for Antarctica«. På kajen står nogle morgenduelige familiemedlemmer foruden besætningen fra Thala Dan, som fredag kom hjem fra Nordøstgrønland. Thala Dan besvarer vores afskedshilsen, som om de der-ved siger: På gensyn.

Thala Dan er et andet af rederiet J. Lauritzens polarekspeditionsskibe, og efter overstået værftsophold stikker den sydover for at besejle Antarktis for den franske polarekspeditionsselskab. Hvis sejlplanen kommer til at holde stik, skulle vi få nogle dages ophold samtidig i Melbourne lige efter nytår.

Om bord på Nella Dan befinder sig nu 31 besætningsmedlemmer – alle mandlige – Antarktis har indtil nu hovedsageligt været »mands land« – omend man så småt er begyndt at åbne for kvindelige besætningsmedlemmer og ekspeditionsdeltagere, men det er dog endnu kun ganske få kvinder, der har betrukket Antarktis' klipper og is. Lodsens går fra borde, efter at vi er kommet over Hals Bæred, og nu går turen så op langs Jyllands østkyst og rundt om Skagen.

For første gang ser vi de nye danske sømærker. Danmark har i august udskiftet alle sømærker som led i en ombytning af sømærker i hele Nord-europa, så søafmærkningen bliver standardiseret – mod hidtil otte forskellige søafmærkningssystemer alene i Nordeuropa.

Goddag og farvel til »Danmark«

Ned gennem Nordøen er vejret helt sommerligt. Flere af de danske skibe vi møder, kalder os på radioen og ønsker os god tur »sydover«. Selvom Nella Dan kun er et enkelt af mange danske skibe, så kender alle danske søfolk vores sejlplan, idet den har været ensartet gennet de sidste tyve år – nemlig Grønland i den »nordlige« sommer, og Antarktis når det bliver sommer på den sydlige halvkugle.

Mandag morgen passerer vi Danmarks absolut mest kendte skib, skoleskibet Danmark. De er på vej til Plymouth med et nyt elevhold om bord, og derefter forsætter de mod Middelhavet. Det er et stolt syn, og indtil vi taber skoleskibet af syne, står vi alle ved lønningen og beundrer det

skønne skib og taler om, hvor dejligt det ville være at sejle til søs med kun lyden af vindens susen i de store sejl, og uden det hastværk som nu om dage kendetegner dansk skibsfart.

Brandøvelse

Klokken 10,15 lyder brandklokkerne. Det er den månedlige brandøvelse, der står på programmet. Hver mand har et specielt job at udføre i tilfælde af brand om bord, og mindst en gang om måneden skal vi afholde en brandøvelse, hvor vi afprøver brandudstyret. Øvelsen forløber planmæssigt – alle kender deres pligter og ved hvor vigtigt det er, at netop han også kender sin pligt og møder op med netop det udstyr, han er udset til at medbringe og betjene.

Umiddelbart efter mønstrer vi ved bådene og her har hver mand sin pligt i tilfælde af, at vi må forlade skibet. Også dette klapper perfekt, og efter disse øvelser går hver mand igen til sit arbejde i sikker forvisning om, at vi nok skal klare det i tilfælde af en nødsituation.

De to øvelser skal afholdes månedligt, for at vi bliver fortrolige med alt udstyr, og selv ældre søfolk, som kender det hele til hudløshed, går til sagen med stor energi, idet det faktum, at alle kender udstyret, kan være afgørende for liv eller død i den nødsituation, som vi alle går og håber på, at vi aldrig skal komme ud for.

I skibet her er man måske endnu mere interesseret i, at alt er i orden, for i de antarktiske farvande er der måske flere tusinde sømil til det nærmeste skib, som man kan komme til undsætning, og det er også en af grundene til, at alle, der skal med til Antarktis, skal være om bord på turen til Australien, for på den tur lærer vi skibet at kende, og alt sikkerhedsudstyr bliver kontrolleret minutvist på denne tur. Som en ekstra for-

anstaltning til alle kender sikkerhedsudstyret til bunds, bliver fem mand udset til en grundig instruktion i alt udstyr på denne tur, således at alle har været dette punkt igennem inden vi kommer til Australien.

Stadig forbedringer om bord

Nella Dan er efterhånden ved at være et gammelt skib, men det virker ikke forældet, fordi der hele tiden er bygget om og installeret nyt udstyr i skibet i takt med de forskellige ekspeditioners varierende krav.

Også i år er der foretaget en del ombygninger. Der er således indrettet to laboratorier med forskelligt hydrografisk udstyr til brug ved havundersøgelser. Endvidere er skibet ombygget, så vi kan fungere som et moderne fiskeskib, og vi skal i år indgå i et internationalt havundersøgelingsprojekt, som skal foregå i de antarktiske farvande. Projektet kaldes i daglig tale blot Fibex, idet det ville være besværligt hver gang at omtale det ved dets fulde navn, som er: First International Biological Investigation and Marine Antarctic Systems and Stocks Experiment.

Plader i dobbelt tykkelse

Nella Dan er specielt bygget til sejlads på Nordøstgrønland og Antarktis, og allerede fra projektstadiet var denne sejlads forudbestemt til skibet. Skibets konstruktion er væsentligt stærkere end et almindeligt skib af samme størrelse. Pladerne er dobbelt så tykke, og »skelettet« er meget kraftigere, hvilket gør at skrogets styrke er 16 gange større end et konventionelt skibs.

Skibet er ikke en isbryder, idet en isbryder et et hjælpe-skib, som skal kunne forcere is af meget stor tykkelse. Det kræver et meget stort maski-

neri med dertil hørende store brændstofbeholdninger, hvorfor der ikke bliver plads til lastrum af betydning.

Nella Dan er derimod et polarskib, hvor man er gået lidt på kompromis for at kunne opfylde kravet om levering af forsyninger til stationer og baser. Maskinen er gjort stor nok til at kunne forcere is af rimelig tykkelse, men dog ikke større end at brændstofforbruget er rimeligt. Skroget er gjort så stærkt, at det kan modstå selv de største tryk-påvirkninger, som skibet kan komme ud for, og desuden er skroget konstrueret uden lige flader under vandoverfladen – en konstruktion som den kendte bådbygger Colin Archer benyttede sig af, da han byggede »Fram« til Fridtjof Nansens sejlads til isen ved Nordpolen.

Stævnen er naturligvis bygget ekstra stærk, og desuden er dens vinkel med havoverfladen sådan, at skibet kan glide op på isen og med sin tyngde knække den.

Ved skade på ror og skrue vil den være ilde stædt, hvorfor disse to vitale dele er beskyttet, så isen ikke kan komme til at forårsage skade herpå.

Komfortabel istønde

Til sejladsen i isfyldte farvande er der i toppen af formasten bygget en istønde. Den kendes fra selv de tidligste is-

havsskibe, hvor yngste mand kunne sidde tænderklaprende og varsko navigatøren om isforekomster. Vore dages istønde er unægteligt mere komfortabel, idet den er lukket og forsynet med gode varmeapparater. Her kan navigatøren sidde i en god stol med godt udsyn til alle sider og betjene ror og maskine, og på denne måde bringe skibet sikkert og hurtigt gennem isen frem til bestemmelsesstedet.

Foruden det her nævnte adskiller skibets udseende sig fra andre skibe, ved at der er en stor helikopterlandingsplads agter, hvorfra indtil tre helikoptere kan operere til hjælp for sejladsen gennem isen. Med mellemrum flyver kaptajnen eller een af styrmændene op med helikopter, for at se hvordan isen ligger på lidt større afstand, end man kan overskue fra istønden.

Under sejladsen på Nordøstgrønland har jeg ofte selv været på isrekognosceringsflyvninger, og fra blot 3000 fods højde har man et fantastisk overblik over issituationen, og ofte viser det sig herfra, at den korteste kurs gennem isen ikke vil være den hurtigste.

Plads til 54 passagerer

Indenbords adskiller skibet sig også fra andre skibe, idet der er passagerkamre til 54 personer, og da skibet ikke er ret stort, er pladsen trang overalt. Besætningens kamre er noget mindre end i andre af rederiets skibe, men da de er funktionelt indrettede, er der gode muligheder for at trives her alligevel.

En af de første aftener blev der i øvrigt afholdt stiftende generalforsamling til en skibsklub, som har til opgave at arrangere underholdning og forskellige aktiviteter for besætningen på rejsen, og der er allerede arrangeret turneringer i dart, rafling, ludo og bordtennis. Desuden er der opstartet konditionstræning med en masse deltagere.

Endvidere vises der to gange om ugen film i skibets »biograf«. Filmene er danske og udenlandske spillefilm, som for et rimeligt beløb lejes af skibet. Det er en aktivitet, som administreres af den danske og den norske velfærdsorganisation for handelsflåden i fællesskab. Næsten alle danske skibe er tilsluttet ordningen, og bytning af filmene kan foregå i de fleste havne i verden, og endvidere kan alle danske og norske skibe bytte indbyrdes.

Sommertøjet frem

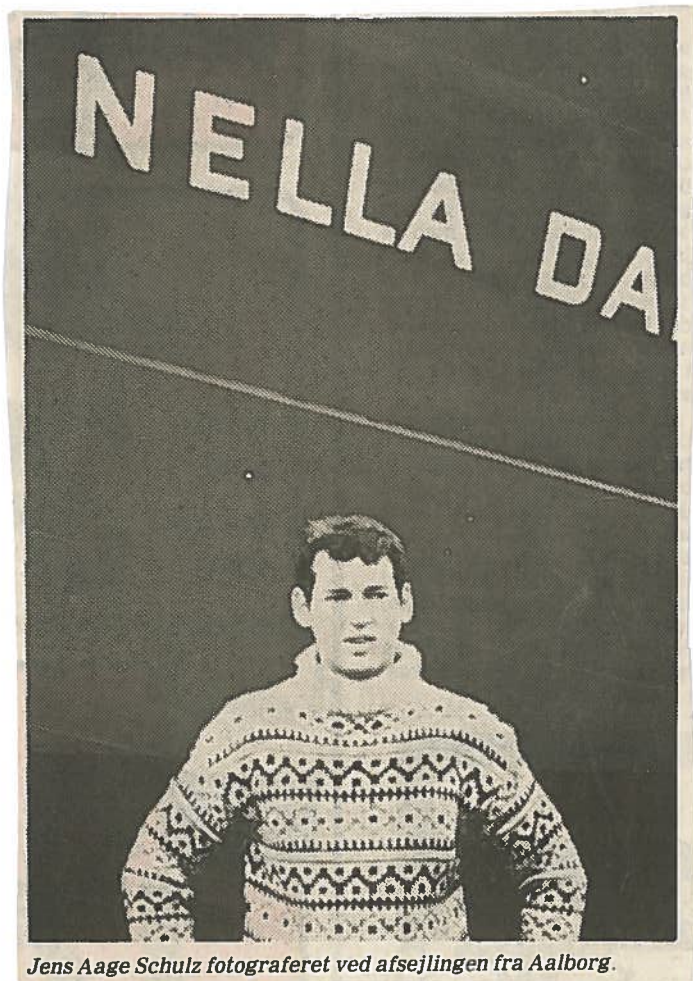
Vi har været meget heldige med vejret, så da vi kom ind i Middelhavet, blev sommertø-

jet fundet frem fra skuffer og skabe. Samtidig blev en intermistisk »svømmepøl« samlet af forhåndenværende tømmer, og en presenning er blevet syet til formålet, så vi nu kan afkøles i Middelhavets salte vand efter arbejdstidens ophør. Vi regner med godt vejr det meste af vejen, og det gode vejr bliver udnyttet til vedligeholdelse af dæk, spil og luger, og arbejdet skrider hastigt frem, så inden vi når Melbourne, skulle skibet helst være flot og nymalet overalt.

Her, mens temperaturen i skyggen ligger i nærheden af 30 grader, forbereder vi os til issejladsen, idet gamle opteg-

nelser bliver gennemgået, og søkortene bliver kontrolleret og gransket minutløst. Søkortene over Antarktis og farvandedene omkring er mere mangelfulde end for andre områder i verden, for oplysningerne er få, da kun få skibe har udforsket og besejlet havene langs disse kyster, men gennem årene har rederiet indhøstet en masse erfaring med issejlads, og det er disse erfaringer vi skal bygge vores sejlads på.

På rejsen fra Suez til Melbourne vil jeg skrive om rederiets issejlads fra begyndelsen af dette århundrede og til i dag.



Jens Aage Schulz fotograferet ved afsejlingen fra Aalborg.

Satellitterne er gode, men himmellegemerne er bedre

Klabautermanden ligner en umiskendeligt skibets tømmemand, men det er der ingen, der lader sig mærke med.



De kommer ikke ud af kurs, og derfor tyr skibsfarten også i datamatalderen til dem. – Lang dansk tradition for ishavssejlad

Af Jens Aage Schulz

Sidste brev sluttede inden vi nåede Suez-kanalen. Lørdag morgen ankrede vi udenfor Port Said, og aldrig så snart ankeret havde hold i bunden, vrimlede det om bord med handelsmænd, som ville sælge næsten alt mellem himmel og jord til »fantastiske« priser.

Priserne startede helt oppe i skyerne, men viste man tingene lidt mindre end behersket interesse, kunne man let afslutte en handel til under halvdelen af den oprindelige pris, og det var der åbenbart mange, der følte sig fristet af, for selv om tingene ikke bar præg af at være Scandinavian Design, blev der dog afsluttet en del handler.

Mange af handelsmændene havde lært en del danske gløser, men et tilbud som: »Køb en ny pung – ægte læder – ingen kan se det er pap« viser, at deres læremester ikke har haft helt reelle hensigter, men der utvivlsomt nogen, der har moret sig.

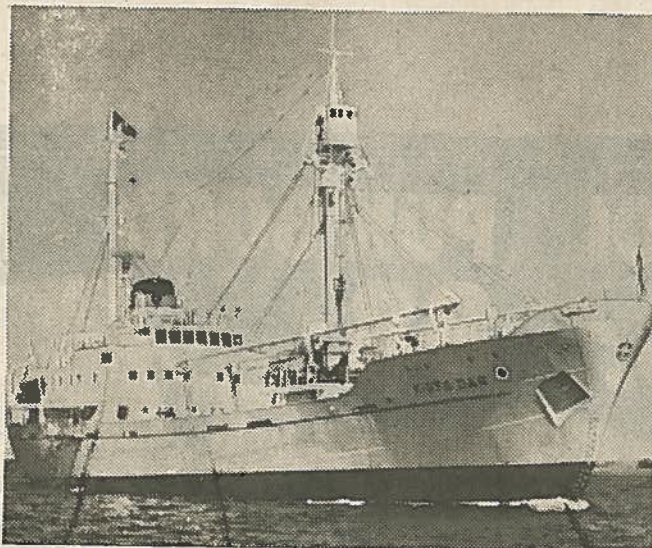
Alle møntsorter er gangbare, men når man får en ting tilbudt for »bornholmske træpenge« eller »falske penge« får man mistanke om, at de ikke kender ordenes faktiske

betydning, men alt dette er med til at gøre handelen mere eksotisk, og selv om jeg ikke skulle købe noget, måtte jeg dog lige ned og indsnuse den specielle atmosfære.

Sejladsen gennem Suez-kanalen byder ikke på helt store oplevelser, for det meste af turen går gennem øde ørken-

områder, men med mellemrum møder man en enkelt oase, hvor kamelerne står og tygger drøv.

Da vi passerer præsident Sadats sommerhus, hvor de første fredsmøder mellem Sadat og Begin foregik i julen 1977, fortæller lodsens med slet skjult stolthed om denne begi-



»Kista Dan« fra 1952 var pionerskib.

venhed. Man nænner slet ikke at fortælle ham, at de danske aviser har skrevet om begivenheden, og at hele verden følger ivrigt med i de tilbagevendende forhandlinger.

Med delfiner i kølvandet

Gennem Rødehavet får vi en stille og rolig sejlads, og vi behøver ikke at have vintertøjet på for at holde varmen, idet temperaturen om dagen nærmer sig 40 grader, og om natten kommer den ikke under 30 grader. Delfinflokket optager jævnligt forfølgelse af os, og efter at have leget et stykke tid i vores bovølge og kølvand forsvinder de atter agterud. Når solen brænder stærkest, kunne man godt tænke sig at følge efter dem og få en dukkert.

Rejsen fortsætter forbi »Afrikas horn« og ud i Det indiske Ocean. Aftenen inden vi passerer Ækvator, får vi besøg om bord.

Det er Klabautermanden, som på vegne af Kong Neptun – havens eneældige hersker – skal kontrollere, om alle har været gennem den renselse og dåb, som kræves for at passere Ækvator. Mærkværdigvis ligner Klabautermanden umiskendeligt skibets tømmersmand, men det er der ingen, der lader sig mærke med. Heldigvis finder han nogle landkrabber og ferskvandssejlere, som prøver at snige sig over »linjen«, så næste dag får vi fornemt besøg.

Ækvatorceremonien

Op ad ankerkæden kommer Kong Neptun, hans dronning, biskop, dommer, astronom, læge, barber og andre fra det undersøiske hof.

Alle, der ikke tidligere har passeret Ækvator, bliver indfanget, grundigt undersøgt og afvasket for den nordlige halvkuges støv, og bliver derefter døbt af biskoppen – ved at blive kastet i skibets svømmebassin. Efter denne ceremoni bliver han idømt en bøde af dommeren, som har fulgt med i det hele og gjort notater ved enhver forseelse, og de indkomne midler bliver brugt til en stor fest om aftenen på helikopterdekken, og til denne lejlighed har maskinbesætningen – af en gammel olietønde – fremstillet en grill, så vi selv kan stege vore bøffer.

Under festen bliver dåbsbeviserne uddelt, og de, der ikke har hørt efter det navn, som de har fået i dåben, skal synge en sang eller fortælle en god historie for resten af forsamlingen. Det kommer de alle til, for biskoppen sørgede omhyggeligt for først at næv-

ne navnet, da de lå godt neddykkede i svømmepølen!

Ækvatordåben er en gammel tradition til søs, som sandsynligvis aldrig vil uddø, for her har vi en lejlighed til at lave lidt festligheder på en ofte lang og trivielt sørejse, og i dagene op til Ækvatordåben har de medvirkende haft travlt med at lave kostumer og kulisser af gamle lagner, kasserede søkort og andre forhåndenværende materialer, og der blev syet, hamret og svejset til ud på de små timer, for at lave det hele så festligt og fantasifuldt som muligt.

En intellektuel tilfredsstillelse

Hidtil har sejladsen kun bestået af kystsejlads, hvor vi det meste af tiden har fulgt kysten, og kun på korte stræk har vi været så langt væk fra land, at vi ikke har kunnet navigere terrestrisk, som det kaldes, når man benytter sig af objekter på land til at bestemme skibets position.

Nu da vi er kommet ud i Det indiske Ocean, foregår navigationen ved hjælp af solen, månen, fiksstjernerne og planeterne. På trods af, at vores satellitnavigeringsdatamat flere gange i døgnet udregner, hvor vi befinder os, måler vi på hver eneste vagt nogle himmellegemers højde over horisonten, og ved beregninger, tabelopslag og ud-sætning i søkortet bestemmer vi vores sted på havet, og på den måde kan vi kontrollere de satellitbaserede positioner. Normalt passer disse godt nok, men man kan aldrig vide hvornår en satellit mister sin orientering og forlader sin bane, men derimod kan vi være helt sikre på, at himmellegemerne ikke kommer ud af kurs. Kun i tilfælde af totalt overskyet himmel må vi nøjes emd at stole på de tekniske vidundere, som vor tid har forsynet os med.

Troels Kløvedal sagde engang ved et foredrag, som jeg overværede, at den største intellektuelle tilfredsstillelse, som et menneske kan opleve, er at bestemme sin position ved hjælp af himmellegemerne. Det er naturligvis en subjektiv betragtning, men jeg forstår ham godt, for der er en stor tilfredsstillelse ved at sejle over et stort ocean i ugevis uden at møde »vejskilte« og alligevel hele tiden vide hvor vind, strøm og skibets fremdrift bringer os hen, og så rette kursen ind, så vi i sidste ende »rammer« indsejlingen til Melbourne.

Hvor teori ikke slår til

Som jeg skrev sidst, vil jeg denne gang fortælle lidt om sejlads, som vi i dag bygger

vore erfaringer på. Sejlads i is i almindelighed, og på Antarktis i særdeleshed kræver en forudgående uddannelse, som ikke kan foregå i teori, og denne uddannelse er foregået fra sømand til sømand gennem årene.

Mange søulykker er sket under issejladssiden de første polarforskere startede besejlingen af disse, jordens mest lunefulde områder, men ved at lære af forgængernes fejltagelser og hele tiden selv at vurdere situationen realistisk, håber vi at kunne begrænse risikoen mest muligt.

Den første, som vides at have besejlet polarområderne, var den græske søfarer Pytheas, som i året 345 f. Kr. sejlede nordpå, og i sine rejseberetninger omtaler han havisen som en underlig substans, som flyder på vandet, og som hverken er land, luft eller vand. For os lyder det måske mærkværdigt, men men man kan levende forestille sig en grækers forundring over dette fænomen i en tid uden dybfrysere.

Siden Pytheas foretog sine rejser til isfyldte farvande, har mange andre udforsket polarområderne i håb om at finde store rigdomme og nye besejlingsruter mellem de vigtigste handelscentre.

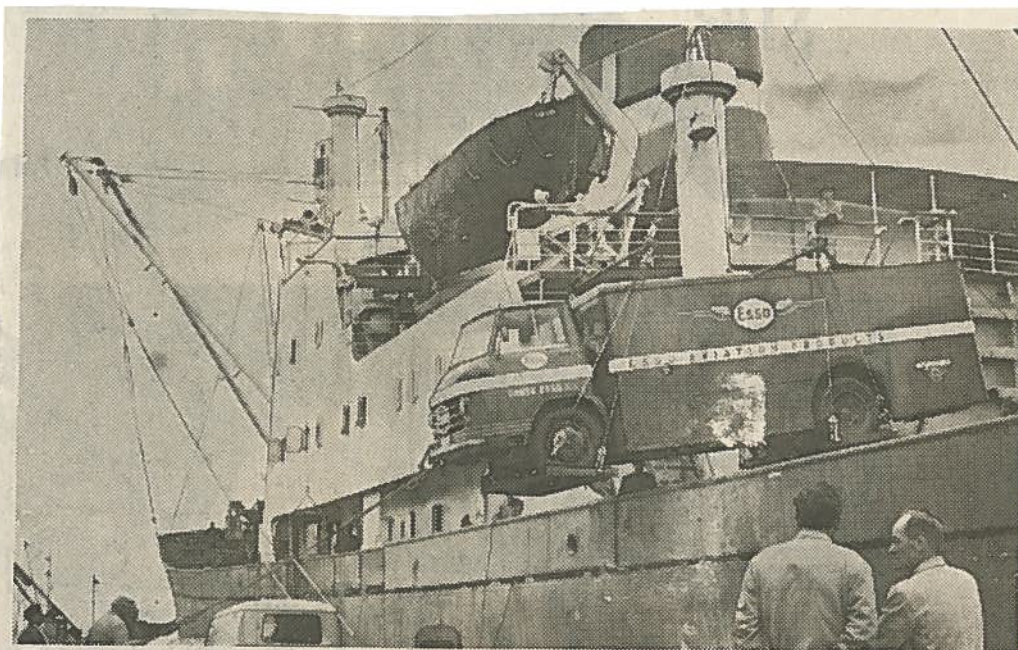
Lauritzen-rederiet tidligt med

Rederiet J. Lauritzen har i mange år deltaget i denne sejlads, og i årene efter dette århundredes begyndelse havde man spredte besejlinger af både Grønland og Østersøen, hvor man mødte betydelig sværere is, end den kendes fra de danske farvande, og fra de områder, som rederiets skibe dengang normalt besejlede.

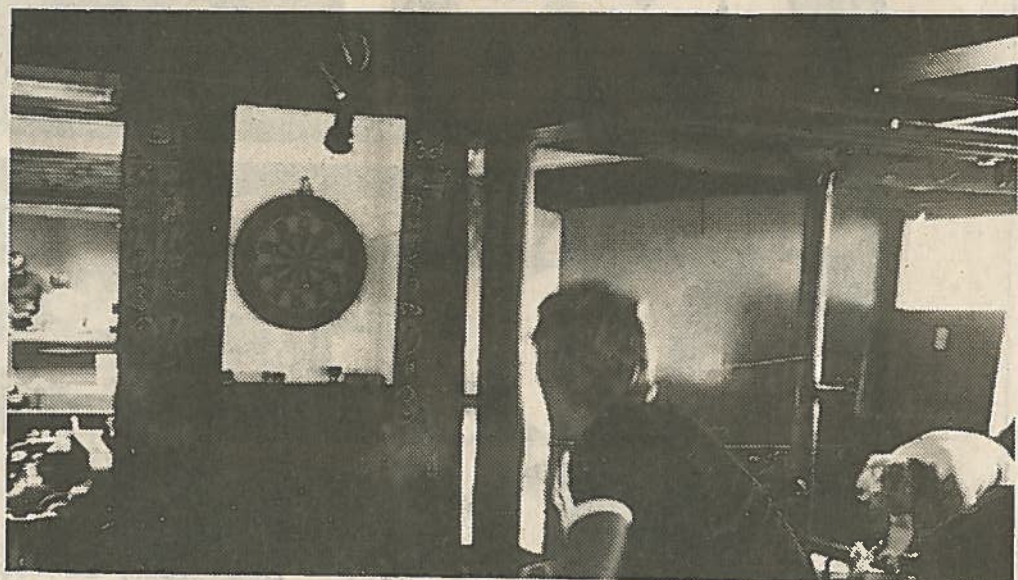
I 1920 intensiveredes rederiets besejling af isfyldte områder, idet man sluttede kontrakt om udskibning af den finske træindustri produkter, og helt op til slutningen af 60'erne, hvor den finske handelsflåde selv kunne overtage sejladsen, sejlede J. Lauritzens skibe disse farvande tynde. Der var talt op til 15 månedlige afsejlinger, og i alle disse år indhøstede rederiets søfarende en erfaring i issejlads, som også kom dem til gode ved besejlingen af Grønland.

Til sejladsen på Finland blev rederiets flåde efterhånden udskiftet, således at der blev en stor flåde af skibe forstærket til issejlads, og i slutningen af 1940'erne besluttede man at bygge et specielt stærkt skib til bl. a. sejlads på Østgrønland, hvor Lauge Koch havde fundet store blyforekomster.

Isen langs Østgrønlands kyst er meget hård og tyk, hvorfor



»Helga Dan« – brød isoleringen til Quebec i Canada i 1959.



En del af fritiden ombord går med dart-pilespillet.

et særligt stærkt skib blev projekteret, og i 1952 blev forløberen for rederiets polarekspeditionsskibe, »Kista Dan« afleveret fra Alborg Værft.

Andre opgaver

Besejlingssæsonen på Østgrønland er mange steder begrænset til 5-6 uger årligt, og man var faktisk lidt bekymret for, om der ville være beskæftigelse til et specielt skib året rundt, men bekymringerne blev gjort til skamme, idet skibet blev chartret af et engelsk filmselskab, som skulle filmatisere en af Hammond Innes' romaner – scenerne skulle foregå i farvandet omkring Antarktis.

Året efter blev skibet chartret af ANARE (Australian National Antarctic Research

Expeditions), som havde brug for et skib til forsyningen af deres videnskabelige stationer på Antarktis, og siden dengang har dette selskab hver sommer haft mindst eet af rederiets polarekspeditionsskibe beskæftiget, og det er dette selskab, vi skal sejle for i denne sæson.

Efterhånden blev der behov for flere – og større – skibe til disse sejlads, hvorfor der blev bygget flere af disse specialskibe, og i en årrække var 4 skibe beskæftiget i besejlingen af Antarktis.

Da »Kista Dan« blev solgt, var dens æra i polaregnene ikke slut, og selv om skibet i dag er næsten 30 år gammelt,

er det netop afsejlet på en flerårig jordomsejling. Nu er der jo så mange, der drager af på en jordomsejling, men denne jordomsejling foregår – til forskel fra de andre – i nord-sydlig retning.

Også andre af rederiets tidligere skibe er stadig beskæftiget i polarområderne. Således sejler et af dem som forsyningskib til engelske stationer på Antarktis, efter at det for nogle år siden blev solgt til den engelske regering.

Rederiet J. Lauritzens skibe har også tidligere sejlet for engelske ekspeditioner. Første gang var i forbindelse med Sir Vivian Fuchs' og Sir Edmund Hillarys trans-antar-

kistiske ekspedition, og derefter i nogle år for det engelske polarekspeditionsselskab, indtil dette selskab fik sit eget skib.

Desuden har de danske skibe sejlet for et hollandsk-belgisk selskab i nogle år, samt gennem de sidste 20 år for det franske polarekspeditionsselskab, som »Thala Dan« er chartret til i denne sæson.

Forsyningen af Grønland

Forsyningen af Grønlands byer og bopladser har altid krævet specielle skibe, og denne sejlads har J. Lauritzens skibe deltaget i lige siden 1916.

I øjeblikket sejler to af rederiets skibe i en mangeårig charter til Den Kongelige



Kong Neptun og hans dronning har indtaget deres pladser ombord.

Grønlandske Handel, og hver sommer sejler »Thala Dan« og »Nella Dan« forsyninger til Nordøstgrønland, hvor der kræves specielt stærke skibe med plads til passagerer, og som endvidere kan medføre helikopter til isrekognoscering.

Mens man brød bly i Mestervig i 50'erne og 60'erne fragtede J. Lauritzens skibe hvert år mange tusinde tons malm fra Mestervig. Det var meget intens sejlads, da Mestervig kun kan besejles i en periode på 5-6 uger hvert år, og det var da også nødvendigt for rederiet at opbygge sin egen isrekognosceringstjeneste, for at sikre en så effektiv operation som muligt, så man kunne være sikker på, at få hele årsproduktionen ud på markedet inden isen lukkede transportvejene til igen.

Da St. Lawrence-floden blev åbnet

Den sejlads, som måske har været mest kendt i den danske befolkning, var pionersejladserne på St. Lawrence-floden.

Siden Canadas kolonisation var Montreal og Quebec isoleret i vintermånederne, hvorfor ankomsten af det første skib i det nye år var ventet med længsel, og derfor også blev fejret med pomp og pragt. Det første skib brød normalt gennem isen i slutningen af marts, men de handlende i byerne havde i

mange år drøftet, om en helårssejlads var mulig, og derfor kontaktede de J. Lauritzen, som var villig til at forsøge, idet man på det tidspunkt havde oparbejdet en stor flåde af moderne ishavsskibe og efterhånden besad en stor know-how på dette område.

Som forsøg sendtes »Helga Dan« til Quebec, og den 13. februar 1959 er en historisk dag for indbyggerne i dette område, idet det var den dag helårsbesejlingen af de to store millionbyer startede. St. Lawrence-floden omdøbtes da også hurtigt af indbyggerne til St. Lauritzen River.

I en del år sejlede J. Lauritzens skibe i fast rutefart mellem Europa og Montreal, og skønt det første skibs an-

komst ikke mere manifesterede en handelsmæssig død periode, fortsatte man med at fejre årets første skib med receptioner m.m., og kaptajnen modtog som erindring – som det havde været tradition i mange år – en sølvknappetok, og mange af rederiets kaptajner har gennem årene modtaget denne stok.

Russisk dumping

Årets første skib ankom tidligere og tidligere for hvert år, og i 1969 var jeg med »Thora Dan«, og selv om vi forstøvede i Montreal den 2. januar, var der allerede kommet 3 skibe før os – deriblandt 2 andre af rederiets skibe.

I mange år var det kun de danske skibe, der besejlede St. Lawrence-floden i vintermånederne, men da det russiske statsrederi tilbød besejlingen til dumping-priser, kunne den frie verdens skibsfart ikke mere være med, og i dag domineres vintersejladserne på St. Lawrence-floden af russiske skibe.

Længere mod nord ligger Arktisk Canada, og her har flere af rederiets skibe været beskæftiget med maltransporter og etablering af den hastigt voksende olieindustri, og i mange år var »Thora Dan« det handelsskib, der havde gennemsejlet den største strækning af Nordvestpassagen, men da det store isbrydende tankskib »Manhattan« gennemsejlede hele Nordvestpassagen som et forsøg med olie fra Alaska, måtte »Thora Dan« afgive prisen til dette skib.

Foruden forsyningsrejser og landsætninger af ekspeditioner i de mest afsides egne af verden, har mange af rederiets polarskibe deltaget i havundersøgelser, søopmåling og mange andre særprægede opgaver i de arktiske og antarktiske områder.

Mere kendt ude end hjemme

Jeg har prøvet at beskrive en del af de sejladser, som i dag er grundlaget for den sejlads, som vi nu skal på, men det kan kun blive en summarisk

fremstilling, for en fuldstændig gennemgang ville fylde mange bøger.

Da jeg for nogle år siden af afdøde skibsreder Knud Lauritzen blev bedt om at samle noget af den historie, opdagede jeg, at det var et meget fyldigt emne, som kun med stort besvær kan fremstilles kortfattet, men alligevel har jeg forsøgt det her.

Selv om J. Lauritzen efter danske forhold er et stort firma, er det ikke særlig kendt af befolkningen i almindelighed, fordi de fleste aktiviteter har foregået udenfor landets grænser, men til gengæld er rederiet og dets skibe meget kendt ude i verden, på trods af, at det efter udenlandsk målestok er et lille firma.

Dette har da også resulteret i, at der efterhånden er udgivet en del frimærker med motiver af nogle af rederiets polarekspeditionsskibe, og mange stednavne i Antarktis og Grønland er opkaldt efter skibene eller besætningsmedlemmer.

Desværre er mange af aktiviteterne efterhånden indstillet, men tilbage er stadigvæk besejlingen af Antarktis og Nordøstgrønland.

Tidligere har jeg været med til at forsyne mange af byerne og udstederne på Østgrønland, foruden vejrstationer og den militære slædepatrulje, »Sirius«, og nu går turen til Antarktis, men om det vil jeg vende tilbage i et senere rejsebrev.

Side 4 Onsdag 7. januar 1981

Rejsen til Antarktis IV:

Man bliver pludselig glad for indførelse af fangstkvoter!

Når man har været på Macquarie Island, hvor sæler og søelefanter blev udryddet

Af Jens Aage Schulz

Jens Aage Schulz, Her-ning, der er med Lauritzen-skibet »Nella Dan« i Antarktis, fortæller i denne artikel om oplevelserne på den sidste del af udrejsen - fra Melbourne i Australien til Macquarie Island i Antarktis. I en følgende artikel beretter han om det eventyrlige dyreliv på dette sted. Det er blevet genskabt gennem fredning, efter at det havde været næsten helt udslettet.

Efter 44 døgns sejlads ankom Nella Dan den 20. oktober til Melbourne, og vi var tilsyneladende et ventet syn, for en del Melbourne-borgere havde taget opstilling på kajen for at modtage skibet og for at hilse på gamle venner om bord.

Nella Dan er - som den har været det i de sidste 19 år - chartret af ANARE (Australian National Antarctic Research Expeditions) for at bringe forsyninger og videnskabsmænd til Australiens antarktiske stationer. Desuden skal skibet i denne sæson deltage i et stort, internationalt havforskningseksperiment, som i 1981 foretages af alle de lande, der har videnskabelige stationer på Antarktis. Eksperimentet kaldes i daglig tale Fibex 81, og til det formål er skibet blevet ombygget på Alborg Værft og har fået videnskabeligt udstyr om bord for mange millioner kroner. Dagen efter ankomsten startede lastningen til den sub-

antarktiske ø Macquarie Island. Lasten består hovedsageligt af fødevarer og videnskabeligt udstyr. Udover den egentlige last blev der også taget tre amfibiekøretøjer om bord, og disse skal benyttes til landsætning af lasten. Der er ingen kaj på Macquarie Island, hvorfor skibet opankres et stykke udenfor den videnskabelige station, og amfibiekøretøjerne sejler lasten fra skibet, og når de får fast grund under hjulene, kører de op på stranden og fortsætter til deponierne, hvor lasten læsses af.

Sent samme aften var lastningen tilendebragt, og næste morgen begyndte vore passagerer at ankomme.

Festlig afsked
Samtidig med at passagererne ankom og fik deres bagage anbragt om bord, og selv blev installeret i kahytterne, var der livlig aktivitet på kajen. Antarctic Wives Association opstillede en bod med forfriskninger, en højtalervogn blev kørt frem, mikrofoner blev rigget til og et TV-hold klargjort til optagelse af afsejlingsceremonien.

Jeg har hørt en del om de festlige afsejlinger, men havde ikke forestillet mig den stemning, som var tilstede. Klokkerne 11 tog alle ekspeditionsdeltagerne opstilling på kajen foran alle de interesserede, der var mødt frem, og der blev holdt tale om den forestående ekspedition, og den tidligere direktør for ANARE holdt en tale om 28 års godt samarbejde mellem danskere og australiere om transport af forsyninger til

stationerne og afløsning af videnskabsmændene.

Efter at direktøren havde hilst farvel til hver enkelt ekspeditionsdeltager, var det tid for udveksling af de sidste afskedshilsener til familien, og præcis klokken 12 blev forløjningerne kastet los, og skibet forlod kajen på vej med de første forsyninger til Macquarie Island. Imens blev den australske nationalmelodi spillet, og for at bevare kontakten med de afsejlede ekspeditionsmedlemmer så længe som muligt, blev serpentinernes kastet fra kaj til skib, og hele vejen ud gennem fjorden flagrede resterne af de mange farvede serpentin langs skibssiden.

Videnskabelige observationer

Under hele rejsen foretages med mellemrum videnskabelige observationer. Hver tredje timer laver en meteorolog således en fuldstændig rapport over den aktuelle vejr-situation, og denne omsættes i kode og sendes telegrafisk i land til brug for udarbejdelse af vejranalyser og -prognoser.

Hver 12. time stoppes skibet, og nogle sprængladninger affyres under vandoverfladen, og på nogle fintfølede instrumenter registreres ekkoet fra organismer i vandet, så man på den måde kan få et billede af omfanget af tilstedeværende liv i vandet.

Efter skibet slæbes et magnetometer, som - langt væk fra skibets egen magnetisme - kan måle jordmagnetismens styrke med stor nøjagtighed, og for at få oplysninger fra en strækning, hvor man ikke tidligere har foretaget magneto-

metriske målinger, sejler vi en speciel rute, som er noget længere end den direkte kurs. Endvidere holder nogle fintfølede ekkolod oje med ændringer i havbundens beskaffenhed, og ud fra disse målinger kan geofysikerne afgøre hvornår Australien og Antarktis »gled« fra hinanden. Indtil for ca. 6 millioner år siden udgjorde Australien og Antarktis nemlig ét kontinent.

Verdens største fugl

Andre er beskæftiget med at optælle og studere de fugle, som følger med skibet sydover. Den mest fantastiske af de fugle er den vandrende albatros, som med et vingefang på 3-3½ meter er verdens største fugl - målt efter vingefang. Man har observeret fugle med vingefang op til 4 meter, så den er en hel del større end de største af vore hjemlige fugle. Det vil ikke være korrekt at sige at albatrossen flyver med skibet - den svæver! Flot og elegant svæver den hen over bølgetoppene, og kun med meget store mellemrum basker den et par gange med vingerne - og svæver så videre i timevis. Albatrosserne har det bedst med ret kraftig vind - jo kraftigere des bedre. Derfor møder man kun albatrosserne ude på åbent hav, og kun i de områder, hvor vinden konstant blæser med ret stor styrke. Dette er også grunden til, at albatrosserne ikke findes på den nordlige halvkugle, for de kan ikke passere det ækvatoriale stillebælte, hvor vinden kun sjældent blæser med nogen styrke, og hvis vinden en sjælden gang forsvinder på disse breddegrader sætter albatrosserne sig ned på vandet og venter, til vinden vender tilbage.



Fremme ved målet

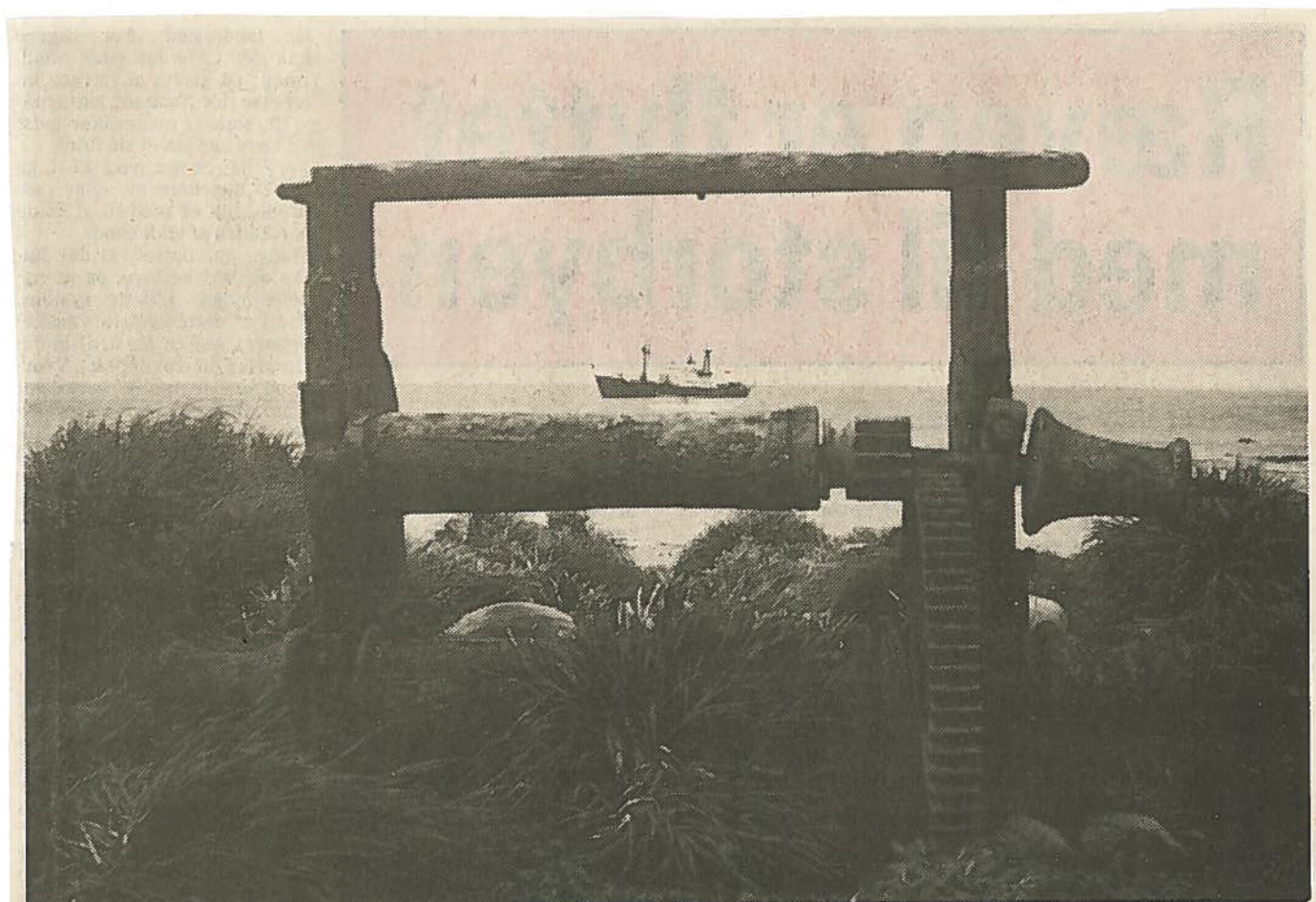
En sen nat ankommer vi til Macquarie Island. Normalt når vi nærmer os land ser vi lysene fra byer på stor afstand, men først da vi er ret tæt ved øen, opdager vi et enkelt lys fra en af hytterne.

Vi må vente til dagry med at gå ind i bugten og ankre, så resten af natten sejler vi op og ned langs kysten, og så snart solen viser sine første stråler over den østlige horisont, sejler vi ind og kaster ankeret så tæt ved kysten som muligt.

Der bliver nu travlhed overalt, så vi kan få sat amfibiekøretøjerne i vandet, og så snart de er sat ud, bliver de første folk sejlet ind til kysten.

Nogle af de videnskabsmænd, vi har med herved, har kun den tid Nella Dan ligger her, til at foretage deres undersø-

Dannebrog hejst på den anden side af jorden. En søelefant ligger dovent og betragter fotografen.



Et gammelt ophalningsspil fra sælfangertiden står stadig på stranden. »Nella Dan« ses i baggrunden.

gelse, så de er naturligvis ivrige for at komme i gang så hurtigt som muligt.

Andre bliver afhentet af Thala Dan i slutningen af sæsonen, og de sidste 20 skal overvinde herved og bliver så hentet af Nella Dan om et år.

Opdaget af en sælfanger

Macquarie Island blev opda-

get den 10. april 1810 af en australsk sælfanger, Frederick Hasselborough, da han i sit skib, Perseverance, sejlede rundt i Sydhavet for at finde nye fangststeder.

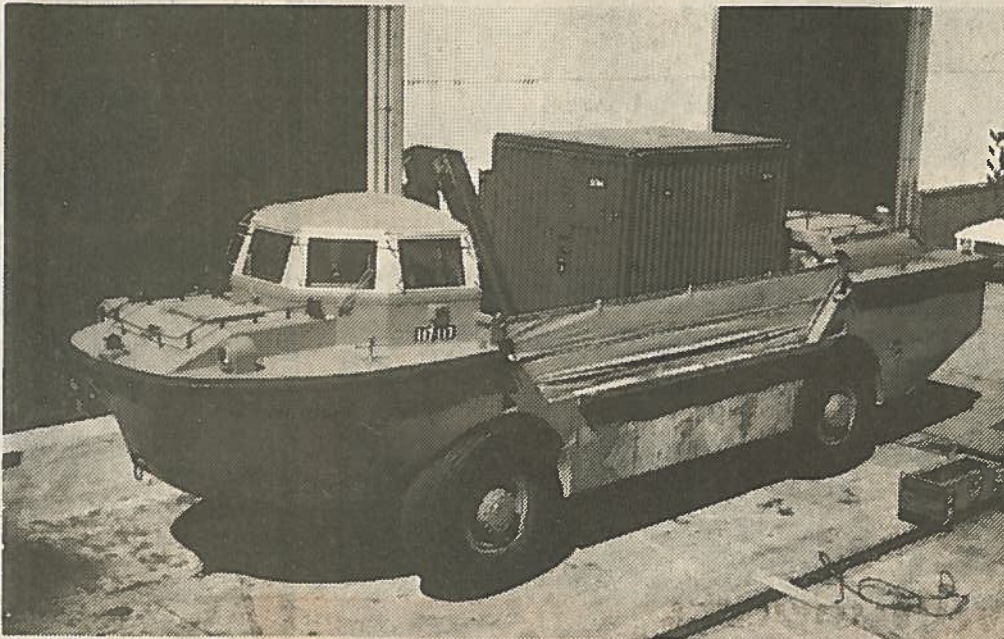
De første år efter opdagelsen blev et meget stort antal sæler fanget her, og i 1820 var pelssælerne fuldstændig udryddet. I 1834 var den samme skæbne overgået søelefanterne, som er en sæltype, som

har fået sit navn både på grund af størrelsen, men også fordi hannens snudeparti kan blæses op til en mægtig kugle, som tjener til at forstærke dens brunsthyl, som kan høres mange kilometer bort.

Efter 1834 fortsatte en planløs jagt på nogle få tilbageblevne sæler, og endvidere fangede man pingviner, som man kogte i store kedler, som stadig står rundt på øen som monu-

ment over en tid, hvor man uden tanke for fremtiden drev rovdrift på de fleste dyrarter i disse farvande.

I 1913 blev øen annekteret som en tasmansk provins og blev gjort til naturreservat, og siden den tid er bestanden af dyr og fugle steget - omend det går langsomt, men i dag er der 150.000 ynglende søelefanter på øen - og mellem 3½ og 4 millioner pingviner. For 10 år siden kom de første pelssæler tilbage, og selvom det går langsomt med bestandens vækst, så glæder zoologerne sig over en fødsel på 12 sælunger i denne sæson - det største antal siden 1913. Til sammenligning kan jeg nævne, at der i årene 1810-1813 blev dræbt mere end 80.000 sæler årligt på Macquarie Island. Og så omfatter de tal endda kun de skind, som blev solgt i Australien, og altså ikke hvad der blev hjembragt til sælfangernes respektive hjemlande. Der kan kun gisnes om bestanden nogensinde kommer op på datidens antal, men i så fald vil der gå mange årtier endnu. Når man får fortalt disse ting, kan man kun glæde sig over Den internationale Hvalkommissions bestræbelser på at begrænse hvalfangsten i verdenshavene - og hvis man skal holde sig til de hjemlige »græsgange«-indførelsen af fangstkvoter for fiskeriet!



Et af de tre amfibiekøretøjer, der bruges til landsætning af lasten på den havneløse kyst.

Rejsen til Antarktis V:

Mellem hundredtusinder af rugende kongepingviner

Og søelefanter der lægger sig midt på »hovedgaden« - Forskere søger tilbage til Antarktis

Af Jens Aage Schulz, Herning

Antarktis: - Mens vi lå for ankers og lossede vores last ved Macquarie Island, fik jeg flere gange mulighed for at komme ind på øen for at opleve den fantastiske natur med dens mange dyr. Vi forlader skibet om bord i en LARC, et amfibiekøretøj, og da vi når ind til kysten, ligger søelefanterne i store grupper på stranden, og en stor han har lagt sig midt på vejen - hjulsporet er nok en mere korrekt betegnelse.

Den ser ikke ud til at ville flytte sig, men »rejser« sig og ser truende ud. En sådan han vejer omkring 4 tons, og den har nu pustet sin snude op og udstøder nogle faretruende

hyl. Da føreren af LARC'en har svaret med nogle dyt i hornet, maver søelefanthannen sig lidt væk, men undlader dog ikke at vise os sin store mund vidtåben i stor foragt, da vi kører forbi den. Da vi er kommet forbi, lægger den sig ned og fortsætter sin afbrudte morgensevn.

Da vi kommer til stationen mødes vi af et flot nymalet skilt med en pingvin og ordene: Welcome to Macquarie Island - jewel of the southern ocean. På stationens flagstænger vajer flere versioner af det australske flag, og i midten - Dannebrog. Et sælsomt syn så langt væk fra Danmark! Macquarie Island

ligger nemlig næsten diametralt modsat Danmark. Jeg er ked af, at måtte skrive dette, for det vil nok rokke en del ved manges barnetro, om hvor man kommer hen, hvis man graver sig tværs gennem jorden.

Vi bliver sat af på torvet, og på min vej gennem byen har flere søelefanter lagt sig til hvile midt i »hovedgaden«.

Tager 10 kilo på om dagen!

Förinden har jeg forhørt mig om, hvor det er værd at gå hen, og jeg er nu på vej mod et sted, som meget malende hedder Fingeren & Tommelotten. Det er to store klipper 5 kilometer nede ad kysten, og på min vej må jeg mange gange passere store grupper af søelefanter.

Hannen ligger midt imellem alle sine koner - hvis han er stor og stærk, har han op til 100 hunner i sit harem, hvorimod de svageste må nøjes med 20.

Hannerne ankom til øen i august måned, og i september/oktober kom hunnerne for at føde deres unger, og alle hannerne har dengang været i drabelige slagsmål om at få så mange koner som muligt.

Om det også har været en kamp for at få fat i de skønneste eksemplarer, skal jeg lade være usagt, men hvis det har været tilfældet, synes jeg ikke at nogen af dem har været særligt heldig for det vil ikke være korrekt at sige, at søelefanter er smukke dyr!

Hunnerne føder deres unger efter nogle få dage på stranden, og derefter dier de dem i 3 uger, og i den tid tager ungen 10 kilo på om dagen. Derefter bliver ungen udstødt af gruppen og ligger for sig selv og tærer på sin spækreserve til den - efter en måneds tid - stikker til søs for at finde føden dér. Når hunnen er færdig med at die ungen, bliver den igen befrugtet og stikker til havs for så at vende tilbage året efter, når den igen skal føde.

På den strækning jeg tilbage-lagde, lå der mange tusinde søelefanter, og hver gang jeg nærmede mig en gruppe, gav de højlydt udtryk for, at jeg ikke skulle komme for nær.

Et fantastisk syn

Da jeg nåede mit mål, så jeg en masse pingviner, der kom spadserende ned ad en bæk oppe fra bjergene. Jeg havde mødt en del pingviner på vejen hertil, men slet ikke i det omfang, der var til stede her.

Disse pingviner hedder Royal Pingviner, og de har på hovedet nogle gule, strittende fjer, så det nærmest ser ud, som om der stikker halm ud af ørerne på dem.

Efter at have fulgt bækken nogle hundrede meter, kom jeg op til ynglepladsen, og her så jeg et fantastisk syn - så langt øjet rakte, lå pingvinerne og rugede på deres æg, som var lagt direkte på klipperne. Der var en larm som i en høsegård, der har besøg af en ræv, og lugten!

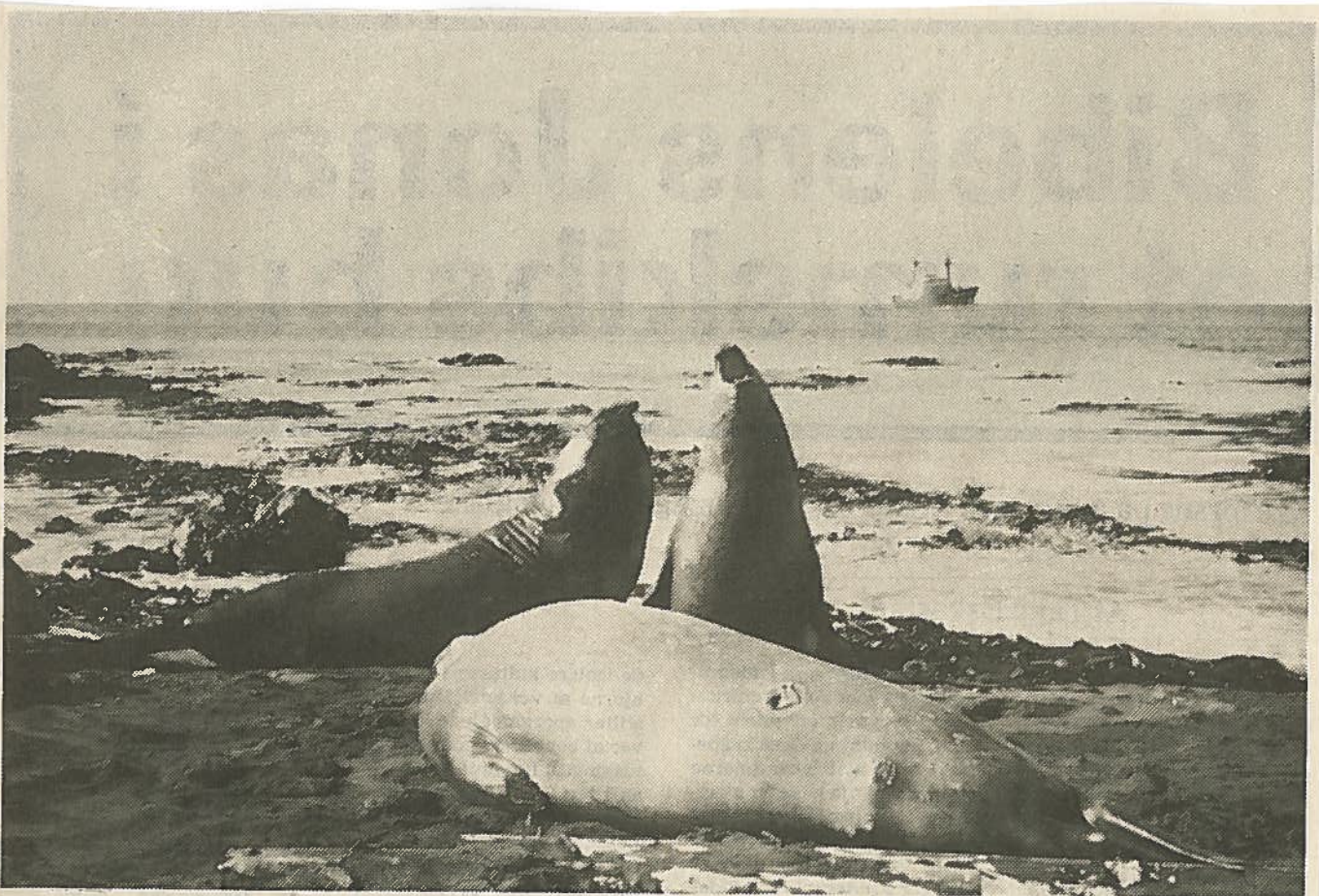
Een af vore ornitologer fortalte mig senere, at der i den koloni er 250.000 rugende

pingviner. Man har i bækken nedlagt en elektrisk tæller, som holder tal på hvor mange pingviner, der dagligt passerer i tiden, hvor de kommer ind fra havet for at lægge deres æg, og på de store dage passerer over 15.000 pingviner.

Han fortalte mig endvidere, at der nede på sydspidsen af øen findes en koloni der tæller omkring en million pingviner, men selv om der kun er 35 kilometer hver vej, skal man bruge mindst 3 døgn til en sådan tur på grund af terrænets beskaffenhed.



Tre kongepingviner diskuterer ivrigt fotografens påklædning!



Et par søelefanter kan ikke enes om, hvem der har ret til at ligge på dette stykke af stranden. Ude på vandet »Nella Dan«.

Frygtløse dyr

Over ynglepladsen svæver store flokke af skuaer - en rovfugl, som lever i nærheden af pingvinynglepladserne, og ser de en pingvin, der har forladt sin rede dykker de straks ned og stjæler æg eller unge.

Ved en anden yngleplads - med Gentoo pingviner - så jeg en skua i færd med at fortære et pingvinæg, og selv om den sad midt iblandt rugende pingviner og spiste sit bytte, fandt disse sig i det med en forbavsende sindsro, som om de tænkte: den enes død, den andens brød.

Forøvrigt er det forbavsende at se hvor frygtløse dyrene på Macquarie Island er, for selv om mennesker for 100 år siden næsten totalt udryddede alt dyreliv på øen, betragtes mennesket ikke som fjende i dag, og man kan gå helt nær til alle dyrene.

Kommer man for tæt til pingvinerne, flygter de, men kun et par meter, hvorefter de langsomt kommer nærmere, så de til sidst står lige ved siden af og betragter dette mærkværdige væsen, og de ser nærmest ud som om de tænker på, hvad det er for en mærkelig påklædning jeg har på, for den er unægtelig ikke så stilfuld som deres, og et kort øjeblik kan man godt tænke, at det måske havde været mere passende at have taget stadstøjet på - i stedet for cowboybukser og gummistøvler.

Stormen kommer pludselig

Efter nogle timer kalder pligten igen, så jeg må om bord og give en hånd med ved losningen. Skibets besætning losserv selv skibet, for her er ingen havnearbejdere.

Under losningen må vi dog til stadighed have et øje for vejret, og den tredje dag tårner store skyformationer sig pludselig op i nord.

De, der var inde på øen, blev kaldt tilbage til skibet, og imens hives ankeret op, og inden en halv time er gået, vælter sne og hagl ned fra oven, og vinden stiger i styrke til den når styrke 11 på Beauforts vindskala.

I et helt døgn måtte vi sejle frem og tilbage i læ af kysten, og lige så pludseligt som vinden brød frem, forsvandt den

igen næste eftermiddag, og vi kunne nu sejle ind og fortsætte hvor vi slap den foregående dag. Da vi ankom til øen, var der kun sne på de højeste bjergtoppe, men nu dækker sneen hele øen.

Sydlys

Da øen ligger langt fra alle større landområder, er klimaet typisk kystklima med meget skydække og næsten ingen forskel på temperaturen sommer og vinter. Bevoksningen hernede består udelukkende af nogle hårdføre græsarter og nogle lave planter - og ikke et eneste træ, men det, der gror hernede, står meget frodigt på grund af den store nedbørsmængde.

Den sidste nat er det helt skyfrit, og da jeg kommer op på vagt til midnat, er hele himlen dækket er et imponerende sydlys - den sydlige halvkugles svar på nordlyset.

Selvom jeg ofte har set nordlys ved Grønland, overgår dette dog alt, hvad jeg tidligere har set, idet det i hele tre timer flimrer over nattehimmelen. Hele tiden skifter det farve og form. De mest dominerende farver er grøngult og violet, og formerne spænder over store buer, bånd og stråler og til den imponerende Corona, hvor »pilespidser« af lys fra alle verdenshjørner samles i zenit, hvor lyset kører hurtigt rundt som i en tornado.

Sydlys og nordlys - eller aurora, som de kaldes under eet - er stadig et af de naturfænomener, som videnskaben endnu ikke kender til bunds, men man ved, at antallet stiger med antallet af solpletter, og da der netop i disse år er stor solpletaktivitet, bliver det sikkert ikke det sidste sydlys, vi får at se på denne rejse.

På Macquarie Island har man en stor auroraobservationsstation, hvor alle sydlys fotograferes og registreres, og samtidig måler man de magnetiske udladninger i ionisfæren, for på den måde at få mere klarhed over dette fænomen, som er et af naturens mest betagende syn.

Spændende mennesker

Da vi havde løst alle forsyninger, og da de undersøgelser, der skulle finde sted,

mens vi lå ved øen, var færdige, forlod vi Macquarie Island - en stor oplevelse rigere.

Om bord har vi nu de 20, der har overvintret dernede, og det er ikke småting de kan fortælle om opholdet så langt væk fra alt og alle, og selv om de glæder sig meget til at komme hjem, taler de alle om, at de godt kunne tænke sig at komme tilbage for en nysæson.

De er spændende mennesker, og mange af dem har svært ved at slå sig ned på et fast sted, men er til stadighed på rejse til steder, hvor der er noget at forske indenfor deres felt, og mange af dem har således tilbragt mange år på øde øer og på Antarktis, og de har altid en masse spændende at berette, og i sådan et selskab føler man slet ikke lyst til at fortælle om dengang, da jeg spiste med pinde i Japan, fangede barracudaer på Barbados, eller om de mange andre oplevelser jeg har haft gennem årene til søs, for de ville være for intet at regne mod disse menneskers oplevelser.

Specialudstyr skal afprøves

Da vi to dage senere ankommer til Melbourne står en masse pårørende på kajen og venter, og det varer ikke mange øjeblikke, før skibet er som blæst for passagerer.

Helt ensomme bliver vi dog ikke, for samtidig kommer der teknikere om bord, som skal installere yderligere udstyr til brug under den kommende uges prøvesejlads syd for Australien.

Inden vi forlod Danmark, var Nella Dan på værft i Aalborg, og fik her installeret havforskningsudstyr for mange millioner kroner, idet vi i 1981 skal deltage i et internationalt projekt, der skal klarlægge omfanget af krill-forekomster i Sydhavet. Krill er hidtil kun blevet fortåret af hvaler, pingviner og andre pelagiske dyr, men på grund af verdensbefolkningens hunger efter proteiner, regner man med inden længe at kunne udnytte de stadigt voksende krill-forekomster til menneskeføde.

Det installerede udstyr skal afprøves i næste uge, men derom skal jeg fortælle i næste rejsebrev.



En kvart million pingviner er samlet for at udruge æg.



De voksne søelefanter er ikke kønne, men denne få dage gamle unge er ikke til at stå for.

Rejsen til Antarktis VI:

Hypermoderne teknik aflokker Sydhavet dets hemmeligheder

»Nella Dan« udforsker dyreliv, vandet og havbundens opbygning

Af Jens Åge Schultz



Danske søfolk kigger på en model af »Nella Dan« på Søfartsmuseet i Melbourne.

slå, om krill eventuelt i fremtiden kan indgå i verdens fødevareforsyning.

»Nella Dan«s rolle

Denne undersøgelse kaldes i daglig tale FIBEX 81 (First International BIOMASS EXPERIMENT), og »Nella Dan« skal foretage de undersøgelser, der skal foregå i de områder, Australien har forpligtet sig til at udforske, så for at afprøve alt det nye udstyr, satte vi kursen mod Bassstrædet syd for Melbourne. I en uge foretog vi prøver

vigtige føde for en del pelagiske dyr, såsom hvaler, sæler, pingviner og albatrosser, og i de seneste år har man konstateret et stigende antal krill i Sydhavet, hvilket nogle forskere mener skyldes, at hvalbestanden er i hastig tilbagegang, idet en enkelt blåhval sætter ca. et ton krill til livs hver dag. Nu ønsker BIOMASS, at forekomsten af krill skal udforskes for herigennem at fast-

Da »Nella Dan« ankom til Melbourne efter en oplevelsesrig rejse til Macquarie Island, blev skibet invaderet af et stort antal teknikere og elektronikingeniører, som skulle lægge sidste hånd på den store ombygning, som skibet har gennemgået, for at det for fremtiden kan anvendes til havundersøgelser.

Første etape af ombygningen foregik dels før og dels efter skibets rejser til Nordøstgrønland i sommeren 1980. Ombygningen, som blev foretaget i samarbejde mellem rederiet J. Lauritzen og A.N.-A.R.E., blev udført på Ålborg Værft og omfattede installation af en del ekstra spil og indretning af to laboratorier, et elektronisk laboratorium og et »vådt« laboratorium.

I det elektroniske laboratorium står datamater, teleprintere, ekkografer og andet udstyr side om side, og døgnet rundt indsamles og bearbejdes forskellige oplysninger, som modtages fra havet omkring skibet. Instrumenterne er desuden tilsluttet skibets satellit-modtageranlæg, så oplysningerne hele tiden tilføres skibets aktuelle position.

Det »våde« laboratorium er indrettet, så man her kan analysere de prøver, der fiskes op fra havet, det være sig levende organismer, vandprøver eller bundprøver, og samtidig er der faciliteter, så man kan opbevare noget af fangsten til senere studier i land.

Sidste etape af ombygningen bestod i installering af de sidste maskiner, ombordtagning af instrumenter og andet udstyr til indsamling og bearbejdning af analysemateriale, og endelig skulle det hele tilsluttes skibets strømforsyning, som det har været nødvendigt at udvide grundet det meget ekstra udstyr.

Krill-forekomsten skal udforskes

I 1976 blev der nedsat en komité til international koordinering af bestræbelserne for at udforske dyrelivet i Antarktis' havområder. Komiteen, som har fået navnet BIOMASS (Biological Investigation of Marine Antarctic Systems and Stocks), har besluttet, at 1981 skal være Internationalt Krill År, og alle nationer, der driver videnskabelig forskning på Antarktis, har forpligtet sig til at udforske et nærmere angivet områ-

de i tiden fra midt i januar og en måned frem, og ved disse undersøgelser skal der lægges speciel vægt på udforskningen af krill-forekomster.

Krill er det norske ord for lyskrebsen, men da de fleste lande har adopteret den norske betegnelse, vil jeg også anvende den her. Krill er den



Klargøring af materiel til havbundsundersøgelser.

med det nye udstyr - ikke blot for at se, om udstyret virkede, men også for selv at lære så meget som muligt om, hvordan udstyret skulle håndteres. Der var meget udstyr, som både var nyt for os og for de videnskabsmænd, der fulgte med skibet. Nogle nyudviklede instrumenter var endnu ikke helt færdigproducerede den dag, vi afsejlede fra Melbourne, så i stedet for at vente, valgte man at flyve med ned til en ø i Bass-strædet og herfra sende en helikopter ombord med dem.

Under opholdet i Bass-strædet afprøvede vi de forskellige typer trawl, der bliver tale om at benytte på FIBEX-togtet, og de »ting«, der blev fisket op, blev straks taget til det »våde« laboratorium for analyse. Det lykkedes at fange nogle krill, og desuden fangede vi masser af vandlopper, dafnier og andre organismer, som lever i havet.

Sådan ser en hummerunge ud!

Det mest overraskende af det, vi fangede, var en fem måneder gammel hummer, som havde form og størrelse som en fem-krone, men til forskel fra femmeren var hummeren gennemsigtig og forsynet med antenner og klør. En meget mærkværdig skabning at se på, og i det øjeblik var det svært at forestille sig, at den senere skulle ændre udseende og blive til en delikatess, der nydes med så stort velbehag verden over.

Jeg kom i den forbindelse til at tænke på, at engang jeg var med et andet af rederiets skibe ude på en fiskebanke i Atlanterhavet, hvor vi skulle laste fiskeprodukter fra et polsk fiskemoderskib, fangede de så mange hummere, at vores kok fik nogle sækkefulde forærende. Jeg gik i mit stille sind og håbede, at vi skulle løbe ind i en stime, så det samme ville ske her, men desværre blev det kun til nogle få stykker, så der blev ingen i overskud, da videnskaben havde taget sin part.

Flere gange, når vi lå stille for at hente vandprøver op fra dybet, kom der flokke af søløver, som med graciøse, næsten balletagtige bevægelser cirklede omkring skibet for at følge med i, hvad der skete.

Vandprøverne blev hentet op fra forskellige dybder og blev herefter analyseret for iltindhold, saltholdighed og mineralindhold.

Bøjer sendt 1500 meter ned i dybet

Et andet sted skulle vi hente nogle bundprøver, og nogle specielle bundhenter-bøjer blev sat ud. Ved hjælp af sin egen tyngde sank bøjen ned til bunden, hvor nogle »skovle« skrabede hen over bunden og samlede lidt havbund op, hvorefter bøjens ballast blev lukket ud, og bøjen flød op til havoverfladen. Da vanddybden det pågældende sted var 1500 meter, tog det nogle timer, før bøjerne igen kom til syne, så i den tid var vi meget spændte på, hvor langt bøjerne var blevet ført væk af undervandsstrømmen. De var dog forsynet med en radiosender, så vi kunne pejle os frem til dem, hvis de var blevet ført uden for synsvidde, men det blev ikke nødvendigt denne gang, for da de igen dukkede op til havoverfladen, lå de kun en sømil væk fra skibet, så vi kunne sejle direkte hen til dem og løfte dem ombord.

Hvordan er temperaturen?

I nærheden af kontinentalsoklen foretog vi dybvandstemperaturmålinger for at klarlægge, hvordan undervandsisotermerne forløber på tværs og på langs af kontinentalsoklen. En »torpedo« blev for hver fem sømil skudt ned mod bunden, og et indbygget termometer målte temperaturen som funktion af dybden,

og bagefter kunne man tegne isotermerne (linjer gennem steder med samme temperatur) ind på et specielt diagram og herudfra få oplysninger om havstrømmenes vertikale bevægelse.

Hele ugen slæbte vi et magnetometer efter skibet for at måle ændringer i jordmagnetismen. Magnetometret blev opfundet som u-bådsdetektor under 2. verdenskrig, men har siden fundet en mere fredelig anvendelse til at bestemme havbundens opbygning, idet man ved at måle ændringen i magnetintensiteten kan skelne meget nøjagtigt mellem vulkanske, sedimentære og metamorfiske klipper - selv langt ned i undergrunden.

»Nella Dan« på museum

Efter en uges havundersøgelser vendte vi stævnen mod Melbourne igen, hvor vi laste-

de de sidste forsyninger til denne sæsons første rejse til Antarktis.

Allerede lørdag eftermiddag var lastningen tilendebragt, og da afgangen først var sat til mandag middag, blev der for manges vedkommende mulighed for at holde søndagen fri, hvilket var meget kærkomment ombord, idet det for de fleste betød, at det var første fridag, siden vi afsejlede fra Ålborg i begyndelsen af september.

Selv brugte jeg dagen til indkøb og sightseeing sammen med nogle af de andre ombord, og bl. a. besøgte vi Søfartsmuseet, hvor en stand omhandlede Australiens udforskninger på det antarktiske kontinent - og midt i standen stod en model af »Nella Dan« i målestok 1:24.

Kendt og populær

»Nella Dan« er et kendt syn her i Australien - alle følger

skibet og dets rejser til Antarktis, og hvis man i byen nævner, at man kommer derfra, får man automatisk en længere samtale om, hvordan det står til ombord, hvornår vi skal sejle o.s.v., o.s.v., og en aften, hvor jeg havde været til et selskab hos nogle venner, var der stor interesse for at køre mig ned ombord, for jeg havde ladet falde en bemærkning om, at jeg nok skulle vise skibet frem.

Mandag formiddag var der stor travlhed for at få ordnet de sidste formaliteter inden afsejlingen sydover.

Ministeren for videnskab skulle holde afskedstalen, og som det også var tilfældet ved afsejlingen til Macquarie Island, havde et stort antal mennesker taget opstilling på kajen i god tid for at deltage i festlighederne ved afsejlingen, og også denne gang blev talerne og afsejlingen transmitteret i TV.

Af Jens Aage Schultz

Rejsen til Antarktis VII

Her er alle politiske og økonomiske interesser blevet »frosset ned«

Antarktis skal alene tjene videnskabelige formål

Efter en week-ends ophold i Melbourne, hvor vi lastede forsyninger til to australske baser, Mawson og Davis - afsejlede Nella Dan med kurs mod Antarktis en mandag middag med højt og flot vejr. Om formiddagen inden afsejlingen ankom de tre helikoptere, som skulle anvendes dels til isrekognoscering og dels til indflyvning af lasten, idet det endnu var så tidligt på sommeren, at vi ikke kunne forvente at komme helt ind til stationerne.

Hele formiddagen havde stået i afsejlingens tegn - de sidste ting blev bragt om bord, og ekspeditionsdeltagerne fik indrettet sig om bord, og imens blev kajen invaderet af lydteknikere, et TV-hold, pårørende til ekspeditionsdeltagerne og andre interesserede. Ved afsejlingen holdt ministeren for videnskab en tale, om hvor stor betydning disse ekspeditioner har for forståelsen af en række fysiske forhold, og han kom også ind på, hvad fremtiden ville bringe af investeringer for til stadighed at

udvide kendskabet til meteorologiske, biologiske, geologiske og andre forhold, der berører hele menneskeheden liv og færden på jorden nu og i fremtiden.

Vejret viste sig fra sin gode side, og det var nu et spørgsmål om så hurtigt som muligt at komme sydover, for et stort stormcenter nærmede sig hastigt vest fra, og hvis vi blot kunne nå syd for det, ville det ikke berøre os så meget.

De største bølger, jeg har set

Allerede efter et par dages sejlads begyndte det at blæse op - og inden vi havde passeret det bælte, der kaldes »de brølende fyrrere«, fik vi at mærke, hvorfor disse breddegrader har fået dette navn. Barometeret faldt med foruroligende hastighed, og samtidig steg vindstyrken til storm og senere orkanstyrke. Da bølgerne ikke stoppes af land, voksede de til en størrelse, som man vanskeligt kan fore-

stille sig, for man selv har oplevet det.

I nogle døgn måtte vi ligge underdrejet i de største bølger, jeg til dato har set, men heldigvis blev vejret gradvist bedre, og vi kunne igen fortsætte sejladsen med normal fart.

Inden længe mødte vi de første isbjerge, og måtte nu til stadighed have et vågent øje på radaren for ikke at komme for tæt på disse flydende kolliderer. Vi var nu endelig kommet ned i det område, som mennesket for blot nogle få hundrede år siden endnu ikke havde besejlet.

Amerikansk sælfanger så først Antarktis

De første, der besejlede disse områder, var sæl- og hvalfangere, men ingen vidste endnu, hvad der gemte sig, når man nærmede sig Sydpolen. Man havde en anelse om, at der befandt sig et stort landområde, som man på dati-

dens kort blot betegnede med Terra Australis Incognita i erkendelse af, at det kun var formodninger, så da James Cook afsejlede fra England i 1768 for at observere Venuspassagen på Tahiti, fik han ordre til derefter at sejle så langt sydpå som muligt for at finde dette ukendte landområde.

I stedet for fandt han Australiens østkyst og kom ikke videre i denne omgang. I 1773 blev han igen sendt sydpå, men efter at have sejlet langs iskanten i månedsvis uden at se land, vendte han om, fordi den ene sømand efter den anden bukkede under for skorbug.

Det blev derimod den 21-årige amerikanske sælfanger Nathaniel Plamer, der - i 1820 - som den første så Antarktis. Han var sendt ud i et lille skib for at lede efter nye sælfangstpladser, og en dag så han den halvvø, der i dag bærer hans navn, men han var vel ikke selv rigtig klar over betydningen af sine opdagelser, før han mødte den russi-



Isbjerger er enorme flydende kolosser

ske opdagelsesrejsende, Admiral Fabian von Bellingshausen. Von Bellingshausen havde i to år - med en veludrustet flåde - ledt efter Antarktis uden at se land, så da Palmer fortalte rüsseren om sine iagttagelser, kunne denne fortælle ham, at han som den første havde set Antarktis med sine egne øjne.

Opdagelsesrejse efter opdagelsesrejse fulgte i kølvandet på hinanden i de følgende år, og den første, der fandt et sted, hvor det var muligt at gå i land, var franskmænden Dumont d'Urville, som den 20. januar 1840 plantede Trikoloren på en lille ø udfør den kyststrækning, der i dag er



»Nella Dan« forankret ved iskanten

benævnt Adelie-land, og som Frankrig gør krav på.

Kampen om Sydpolen

I et halvt århundrede var interessen for Antarktis minimal, indtil nordmanden Carsten Borchgrevink den 23. januar 1894 gik i land på Cape Adare og dermed blev den første, der satte sin fod på selve kontinentet.

Herefter steg interessen for udforskning af dette nye kontinent igen, og nu var det kampen om at nå Sydpolen, det gjaldt. Englænderen Sir Robert Falcon Scott var allerede taget afsted på sin tragiske rejse, da nordmanden Roald Amundsen fandt ud af, at han ved at komme først, kunne opnå en prestige, som kunne anvendes til at skaffe sponsorer til yderligere udforskninger i de arktiske egne, idet det var disse områder, der optog Amundsen. Historietimerne i skolen har berettet meget om denne kamp for at komme først, og som sikkert mange husker, kom Amundsen nogle få dage før Scott, og mens Amundsen nåede velbeholdent hjem, så omkom Scott og hele hans følge på tilbagevejen.

Kortlægning

Næste trin i Antarktis' udforskning var kortlægning og oprettelse af videnskabelige stationer, og den største aktivitet var i forbindelse med Det Internationale Geofysiske År (1957), hvor Antarktis blev invaderet af hundredvis af videnskabsmænd fra hele verden, og mange stationer blev bygget til dette kæmpemæssige projekt, og mange af de stationer benyttes endnu den dag i dag.

Da interessen for Antarktis herefter var tiltagende, endes en række lande om i 30 år at stille økonomiske og politiske interesser i bero, og alene lade Antarktis tjene videnskabelige formål.

Det skriftlige bevis på denne overenskomst er Den Antarktiske Traktat, som trådte i kraft i 1961, og som giver regler for udnyttelsen af landet, og bl.a. kan det nævnes, at alle territoriale krav er »fros-

set ned« i traktatens gyldighedsperiode. Desuden gælder det, at iværksættelsen og resultaterne af alle undersøgelser skal meddeles de øvrige lande, at ingen militære installationer eller militært personel må forefindes på Antarktis og desuden er al flora og fauna frødet eller beskyttet, og ingen dyr eller planter må indføres til Antarktis, da man er bange for følgerne af at forstyrre naturens orden.

Samarbejdet nationerne imellem er forbilledligt, og således er det meget almindeligt, at videnskabsmænd udveksles indbyrdes, og vi fik jævnligt ismeldinger fra både amerikanske og russiske vejrsatellitter.

Havsiens spærrende bræmme

Efter at have sejlet mellem isbjerge i en uge, udbrød kaptajene en nat: »Nu kommer havisen«. Han havde observeret en bestemt fugl, som kun fjerner sig nogle få sømil fra havisen - og efter tre kvarter lå havisen som en spærrende bræmme foran skibet.

Herefter blev der sat fast vagt i maskinen og dobbelt vagt på broen. Den ene navigatør sejlede skibet fra istønden i toppen af formasten, og den anden navigerede og hjalp med radaroplysninger fra broen.

Når isen blev for drilagtig, fløj den ene navigatør en tur med helikopter, for fra luften at få et overblik over situationen på lidt længere sigt, og herfra kunne vi hver gang finde en vej gennem isen, selv om det nede fra skibet så håbløst ud.

Da vi først var kommet ind i isen, skete det ofte, at nogle hvaler slog følge med os et stykke vej, og mange gange vækkede vi en sovende sæl på en isflage. Længere inde i isen mødte vi de første »Velkomst-delegationer« af pingviner. Små grupper af disse sjove amfibier fulgte os ivrigt med øjnene, når vi passerede forbi deres isflager.

Af den lille snes pingvinarter lever to på Antarktis eller isen omkring, nemlig Kejserpingvinen og Adelie-pingvinen. Af udseende og væremåde er de vidt forskellige.



Udsigten fra istønden i toppen af formasten

Pingvinernes usædvanlige entre

Kejser-pingvinen er virkelig statelig at se på og lever fuldstændig op til sit forpligtende navn. Den er over en meter høj, men er ret kluntet når den vralter afsted på isen. Adelie-pingvinen er ikke nær så stor, ser ud til altid at have pokkers travlt når den løber omkring, og desuden er den meget nysgerrig.

Begge typer smider sig på maven, når de skal skynde sig, og i den stilling kan de bevæge sig med stor fart henover isen, men vandet er så afgjort deres bedste element. I vandet bavæger begge typer sig med stor ynde - som en

kontrast til deres bevægelser oven vande.

Når de skal op på en isflage, sker det ved at »dykke« lodret op i luften - og lande på isen. Bevægelsen kan nærmest sammenlignes med den pludselighed, hvormed en mandel farer afsted, når man smutter mandler. Pludseligt står en hel flok pingviner på isen og kigger sig omkring, som om de havde stået der i årevis.

Fortøjning i isen

Efterhånden som vi kom længere og længere ind i isen, steg tykkelsen på isflagerne, og da vi var 50 sømil fra land, lå isen så tæt og var så tyk, at vi nu måtte til at finde et sted at fortøje skibet.

Vi fandt en god iskant, og efter at have brækket os nogle meter ind i den, var den så stærk, at vi kunne bore huller til vore isankre og fortøje skibet hertil.

Mens vi fortøjede skibet, kom to spækhuggere for at se, hvem det var, der tillod sig at komme indenfor deres enemærker.

Spækhuggeren er nok verdens mest gruelige dyr. Med en vægt som tre elefanter, en appetit som en hel skole på skovtur og en dræberlyst som ingen andre dyr er den frygtet af alt levende i havet.

Mens vi lå til ankers ved Macquarie Island, så vi en flok spækhuggere angribe en søelefant lige ved skibet, og selv om søelefanten er et stort dyr, varede det kun få sekunder, før de eneste tegn på kampen var et område, hvor vandet var farvet rødt af blod.

Efter at have stillet nysgerigheden forsvandt spækhuggerne fra vores fortøjningsplads, og de kom ikke tilbage igen.



»Velkomst-delegationer« af pingviner fulgte skibets vej gennem havisen

Rejsen til Antarktis VIII:

Afstandsbedømmelse er praktisk taget umulig

Unormale afbøjninger af lysstrålerne, himmelfarver, der aldrig opleves herhjemme, årsag til, at mange er blevet narret i sydpolaregnene



Fem skibe, der har spillet en væsentlig rolle ved udforskningen af Antarktis er på denne australske frimærkeserie fra 1980, deriblandt »Nella Dan«.

Efter at »Nella Dan« med isankre var fastgjort til Antarktis faste is var der stor travlhed om bord med at gøre klar til losningen, og inden længe var dette arbejde i fuld gang. Lasten blev landet på isen, hvorfra helikoptererne kunne komme til at løfte det, og herfra blev lasten fløjet de 80 kilometer ind til Mawson. Selvom solen skinnede døgnet rundt fra en næsten skyfri himmel, lå temperaturen lige omkring frysepunktet, og ventetiden mellem hver helikopterafgang blev brugt til at gøre klar til næste løft, men selvom helikoptererne gjorde, hvad de kunne, for ikke at gøre os arbejdsløse, blev der en del ventetid, som bl.a. blev brugt til nogle raske fodboldkampe på isen. Specielt Adelie-pingvinerne

var meget interesserede i spillet. De stod i store grupper og betragtede bolden, og hver gang den kom i nærheden, blandede de sig i spillet med stor entusiasme. De nåede dog kun at puffe til bolden en enkelt gang, hvorefter de havde mere travlt med at kigge rundt efter bifaldet. Det udeblev heller ikke: alle de andre pingviner baskede med lufferne med samme ivrighed som et lille barn, der for første gang ser et tændt juletræ.

Luftspejlinger narrer

Nattevagterne bød på mange oplevelser - ustandseligt var der liv omkring skibet. Pingvinflokkene var i stadig vandring, enten fra isen ud til

vandet eller omvendt. Skuaer kredsedede over os i håbet om at finde lidt føde, og størsvalerne dansede en betagende dans på vandoverfladen i deres jagt efter insekter. Til stadighed var der »vagtafløsning« i grupperne med sovende pingviner. Når pingvinerne sover, ligger de i større og mindre grupper, og hele tiden er der en enkelt pingvin vågen for at holde øje med, hvad der foregår omkring dem. Det er specielt spækhugere, de er bange for, for disse har pingviner som een af deres favoritspiser.

Af
Jens Aage Schulz

Ved 5-tiden om morgenen, når solen fik lidt mere styrke, dannede der sig de smukkeste luftspejlinger henover de store, ubrudte flader af is. Isbjerge, som ellers normalt skulle være udenfor synsvidde, hang et stykke over horisonten, alting fik unormale dimensioner i vertikal retning, og når det var flottest, hang der et spejlbillede henover det virkelige isbjerg. Disse luftspejlinger, som er meget almindelige i polaregnene, har ofte narret mange opdagelsesrejsende. De har måske set øer, som de mente, var få sømil borte, og senere opdagelsesrejsende har ikke kunnet finde nogle øer de pågældende steder, og mange er på den måde blevet betegnet som svindlere, men senere er man dog overbevist om, at det har været luftspejlingerne, der har narret dem, så de har set øer, som måske har befundet sig flere hundrede sømil borte, men troet at de lå ganske tæt ved. Ofte er det nemlig umuligt at afgøre, hvad der er virkeligt, og hvad der er forårsaget af luftspejlinger.



Her er »Nella Dan« ude i »næsten« isfrit farvand.



Isbjerge kan være store som fjelde og så er de ni tiendedele endda under vandet.

Farver, der aldrig opleves hjemme

Afstandsbedømmelse er praktisk talt umuligt hernede, for udover at man ofte har disse unormale afbøjninger af lysstrålerne, så er luften også så fuldstændig fri for forurening og støv, og denne mangel på industrilandenes kendetegn er også grunden til, at vi oplevede nogle farver på himlen, som vi aldrig oplever derhjemme - lige fra den dybeste blå farve til græsgrønt, og desuden alle de pastelfarver man kender fra sanitetsvarerne i huse fra 60'erne. Vi blev hurtigt færdige med

løsningen og landsætning af ekspeditionsmedlemmerne og sejlede så videre langs kysten, og da vi var forud for tidsplanen, blev det besluttet at sejle til Larsemann Hills for oprettelse af et depot. Pludseligt en eftermiddag på vejen til Larsemann Hills så vi et skib i det fjerne. Der blev selvsagt stor opstandelse om bord, for siden vi afsejlede fra Melbourne, havde vi ikke set andre skibe og havde heller ikke forventet at se nogen. Vi talte med dem over radioen, og det viste sig at være et russisk skib, der var i færd med fiskeri-efterforskning hernede, men meget andet fik vi ikke ud af dem, for ingen af os mestrede russisk, og deres engelsk begrænsede sig til en enkelt gløse i ny og næ, så vi kunne såmænd lige så godt have talt hebræisk eller latin med den.

Isbjerge med radiosender

Isen på denne strækning voldte ikke de store problemer. På nogle banker, hvor vanddybden kun var nogle få hundrede meter, lå der masser af grundstøtte isbjerge - så tæt at vi måtte sejle langt udenom.

Vi holdt nøje udkig efter en bestemt type isbjerg, hvorpå vi kunne udsætte en transponder. Det er en radiosender, som udsender et signal, så man kan plote isbjergets bevægelser, indtil det til sidst er smeltet helt væk.

I disse år udfoldes der store bestræbelser for at finde ud af så meget som muligt om isbjergenes bevægelser og opløsningshastighed, idet det er tanken inden længe at begynde at udnytte de enorme ferskvandsbeholdninger, der er indeholdt i disse isbjerge.

Som al anden forskning hernede er det en international opgave, og det er således det danske polarekspeditionsselskab, der har bedt os udsætte to transpondere for dem, og desuden havde et fransk institut for isbjergforskning bedt os foretage optællinger, må-

linger og positionsbestemmelser af en bestemt type isbjerge.

Inden vi afsejlede fra Melbourne, læste jeg i en avis hernede, at det engelske polarforskningssskib H.M.S. Endurance (tidligere Anita Dan) i denne sæson skulle foretage

nogle undersøgelser, for at finde ud af, hvordan man i givet fald kan transportere et isbjerg til et af de tørre områder i verden, især landene omkring Den Arabiske Havbugt er meget interesserede i disse muligheder for vandforsyning.

Efter at vores helikopter havde anbragt og startet transponderen på det udvalgte isbjerg, fortsatte vi sejladsen til Larsemann Hills, som lå meget smukt på nogle øer i en bugt, der var omkranset af gletchere, hvorfor der lå masser af isbjerge ved indsejlingen, men vi fandt dog en passende iskant, hvor vi kunne ligge, mens helikopterne fløj ind med forsyningerne til oprettelse af depotet.

Vi havde ventet at se de delaktiver hertede, for i denne sæson er det meningen at Østtyskland vil oprette en station ved Larsemann Hills, men det var åbenbart for tidligt på sommeren, for de var endnu ikke ankommet.

Det tog kun nogle få timer at oprette depotet, så vi fortsatte sejladsen i næsten isfrit vand til Davis, og stik mod forventningen var det muligt at sejle helt ind til den sædvanlige ankerplads lige ved stationen.

Alle de tidligere år har isen ligget langt ud til søs på årets første rejse, så derfor har vi ikke amfibiekøretøjer med før anden tur, så lodningen var besværliggjort af, at der

ikke var is at lande på, men da vi stadig var forud for tidsplanen, nåede vi det hele, og nåede endda at landsætte noget last, som først var bestemt for losning på næste tur.

Mens vi lå ved basen, blæste det pludseligt op til orkanstyrke, men ankrene holdt os godt på ankerpladsen, men derimod rev blæsevejret en del is løs omkring os, som voldte os en del problemer, men lige så pludseligt, som det var blæst op, lagde vinden sig igen, så vi igen kunne fortsætte flyvningerne. Så snart løsningen var tilendebragt, lettede vi anker og satte kursen mod Melbourne.

Efter en uges sejlads gennem isen, som blev yderligere besværliggjort af en del tåge, nåede vi endelig ud i åbent vand, og hele turen nordover var præget af nogenlunde vejr.

1 million sømil rundet

På turen rundede Nella Dan en lidt usædvanlig milepæl, idet den siden den gik i fart havde udsejlet en million sømil. 1.000.000 sømil er en meget lang strækning for et skib, og især er det bemærkelsesværdigt for et skib, som i en meget stor del af tiden, har sejlet i stormomsuste og isfyldte farvande. For at anskueliggøre hvor langt det er, kan jeg nævne at det svarer til over 46 gange rundt om jorden ved Ækvator.

En dag på rejsen var der salg af antarktiske frimærker, som er et meget eftertragtet samlereobjekt, men i år var interessen nok lidt større end normalt, for dette års udgivelse er en serie med 5 skibe, som har spillet en væsentlig rolle ved udforskningen af Antarktis, og på et af frimærkerne er Nella Dan afbildet. Sidste år udgav man også en serie med 5 andre skibe, og dengang var Thala Dan blandt de fem afbildede skibe. Julen blev fejret i søen, og restaurationsafdelingen havde

lagt et stort arbejde i at gøre disse dage så festlige og hyggelige for os som muligt, men alligevel er der nu ikke noget som julen i familiens skød, men det er der jo også mange sygeplejersker, Falck-reddere og andre med døgn-arbejde, der kan tale med om.

Efter julen var det stående spørgsmål, om vejret ville holde, for hvis vi ikke fik dårligt vejr, kunne vi lige nå ind inden nytårsaften.

Vejret holdt - og den 31. december klokken 12 fortøjede vi i Melbourne.



Helikopteren er en uundværlig hjælper ombord.

Herningenseren, 1. styrmand på polarskibet »Nella Dan«, Jens Aage Schulz, fortæller her i den næstsidste artikel fra færdten til Sydpolarområdet om bl.a. havbiologernes spændende undersøgelser omkring krill'en, en lille rejelignende krebs, der lever i enorme mængder i disse farvande, og som måske kan indgå som et kærkomment supplement i verdens fødevarerproduktion.

Rejsen til Antarktis (9):

2½ måned uden fast grund under fødderne

Er en lille, rejelignende krebs løsningen på verdens stigende fødevarerbehov? - En isgletcher der er større end Danmark

Mens sydlyset flimrer over den frostklare nattehimmel, er Nella Dan atter på vej mod Antarktis - denne gang for at være væk i 2½ måned - og det skulle vise sig, at det for de fleste skulle betyde 2½ måned uden at stå med fast grund under fødderne.

Det er sæsonens sidste rejse, og udover at bringe forsyninger til og udskifte ekspeditionsdeltagere på de to australske stationer Mawson og Davis skal vi denne gang deltage i en international havundersøgelse, FIBEX 81.

Dagene i Melbourne gik stærkt, idet der var nok at se til, for skibet blev lastet fuldt op med videnskabeligt udstyr, maskiner, byggematerialer, fødevarer, personlige ejendele, bæltekøretøjer og andet udstyr, som skal bruges på stationerne i det kommende år. Det var naturligvis væsentligt, at vi fik plads til det hele, for næste skib ankommer først omkring nytår 81/82, så vi måtte hele tiden være påpasselige med, at hver eneste plads udnyttedes optimalt, men det var dygtige og ansvarsbevidste havnearbejdere, så da vi lukkede lugerne efter endt lastning, stod der ikke noget tilbage i pakhusene, som burde have væ-

ret med. Jeg tror, at havnearbejderne ser en udfordring i at få det hele til at klappe perfekt, hvilket også ses i, at vi ikke var ramt af de strejker og faglige møder, som to dage stoppede alt andet arbejde på havnen.

Lang TV-udsendelse om skibet

Biologerne, som skulle deltage i FIBEX-ekspeditionen, havde i mellemtiden travlt med at få indrettet laboratorier og arbejdsrum til det forestående arbejde. Prøveflasker skulle staves af vejen, fiskenettene gøres klar, et mikroskop installeres så skibets vibrationer ikke ville forpurre anvendelsen, kameraer stilles op, de sidste elektroniske apparater skulle tilsluttes og programmerne køres ind i datamaskinerne.

Efter en uges forberedelser var Nella Dan klar til at stå til søs og den sidste dag blev der afholdt pressekonference om bord. Skibet vrirlede med reportere, journalister og TV-hold, og om aftenen var der en lang udsendelse i fjernsynet om skibet og de undersøgelser, som vi skulle ud at foretage.

Skibets afsejling var som sædvanlig det helt store tilfølsstykke. Der blev holdt taler om de mange års samarbejde om besejlingen af Antarktis, det store arbejde der var blevet lagt i at få skibet ombygget til havforsknings-skib, og om de forventninger man på international plan havde til FIBEX 81.

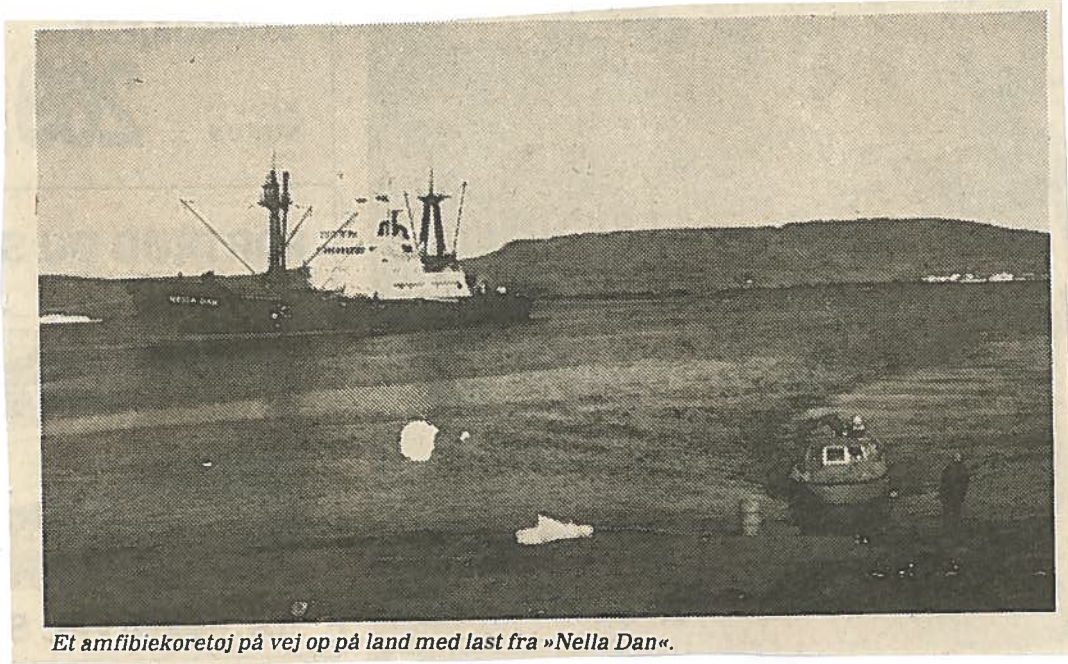
Hvor meget krill er der?

FIBEX 81 er den første i en række af undersøgelser, som skal foretages ved Antarktis for at fastslå mængden af liv i havet. Foruden Australien deltager Argentina, Chile, England, Frankrig, Japan, Polen, Sydafrika, USA, USSR og Vesttyskland hver med eet skib, og hvert land har fået tildelt et havområde, som i år skal undersøges, og siden skal resultaterne koordineres for så at følge eksperimentet op med en ny undersøgelse, SI-BEX 83 om 2 år.

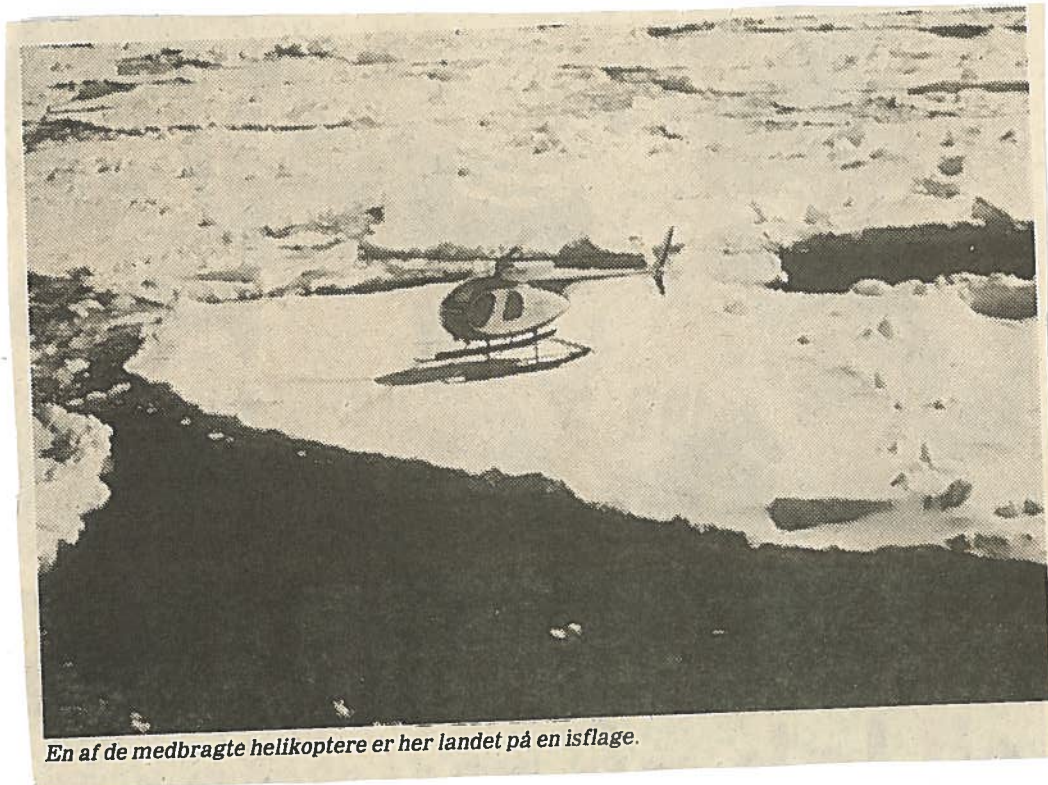
Hovedformålet med undersøgelserne er at fastslå, om krill er til stede i så stort omfang, at en organiseret fangst kan iværksættes til supplerung af verdens stigende fødevarer-

behov, og hvis der viser sig at være muligt: hvor store mængder man kan fiske uden at ødelægge den økologiske balance i verdenshavene.

Verdens befolkningstal forventes at være fordoblet om 30 år, så der vil være et stort behov for yderligere fødevarerressourcer, og da det ikke er muligt at forøge landbrugsproduktionen i takt med denne befolkningstilvækst, må havet i fremtiden levere en større andel af verdens fødevarerforbrug, for ingen tror vist på, at der endnu engang falder manna ned fra himlen. Efter at verdens hvalbestand er faldet drastisk, er der konstateret en meget kraftig forøgelse af krillmængden i Sydhavet, og nu vil man så prøve at fastslå om det er løsningen på et kommende fødevarerproblem. Eksperterne anslår i dag, at det skulle være muligt at fange op til 70 millioner tons årligt. Dette tal er af samme størrelsesorden som verdensfangsten af fisk i dag,



Et amfibiekøretøj på vej op på land med last fra »Nella Dan«.



En af de medbragte helikoptere er her landet på en isflage.

så hvis det viser sig, at dette tal er realistisk, er det jo en enorm fødevarereserve, man her kan høste af. Heldigvis er man i dag blevet klog af skade, så inden man iværksætter den store fangst, undersøger man de økologiske perspektiver, så man ikke for sent opdager, at nu er man i færd med at udrydde krillen. Dette ville få meget vidtrækkende konsekvenser, idet krill er den vigtigste føde for samtlige dyr ved Antarktis, enten direkte eller indirekte.

Krill (*Euphasia Superba*) er en lille rejelignende krebs, som er meget proteinrig. De sidste 10 år har den været markedsført i mindre målestok i Chile, Japan og Sovjetunionen, men om nogle år vil vi måske kunne købe krill hos vores lokale fiskehandler herhjemme. Størrelse, udseende og smag ligger meget tæt på de rejer, som vi kender herhjemme, så hvis prisen bliver rigtig, vil der sikkert ikke blive afsætningsvanskeligheder.

Sejladsen på den første del af rejsen bød ikke på store problemer - vejret var nogenlunde, og isen lå meget spredt, men rapporter fra et andet dansk skib, Nanok S, som også er i charter til ANARE (Australian National Antarctic Research Expeditions), fortalte om de problemer vi kunne møde.

Nanok S skulle landsætte en australsk videnskabsmand på den russiske station Mirny som et led i det videnskabelige samarbejde. Nanok S er - ligesom Nella Dan - stærkt isforstærket og har ligeledes udelukkende været beskæftiget i polarområderne, men på grund af store isforekomster blev skibet fanget af isen, i flere dage var rapporterne derfra meget mismodige, idet de ingen vegne kunne komme. Heldigvis lå den russiske isbryder Mikhail Somov i Mirny, og efter nogle dage gik den til undsætning og fik eskorteret det danske skib ud til åbent vand, så den kunne fortsætte sejladsen til Davis.

Altid reserve til et år

Fastfrysning i isen er en af de situationer, som man kan risikere i disse farvande - og kun yderst sjældent vil der være en isbryder i nærheden, så derfor bliver skibet udprovianteret til tre måneder udover rejsens beregnede længde, og for det tilfælde at det skulle blive nødvendigt at overvintre hernede, har vi i lasten en række containere med madvarer, som rækker til et års ekstra ophold, lige-

som vi også har olie til at holde maskiner til strøm og opvarmning kørende et år. Heldigvis har der aldrig været brug for denne reserve, men det er betryggende at vide, at vi ikke vil komme til at sulte, hvis uheldet skulle være ude. Der har heller aldrig været brug for de rygsække med soveposer, telte, varm beklædning, ski m.v., som vi har til hver mand i tilfælde af, at vi må forlade skibet og tage ophold på isen.

Fuglene følger krill'en

Den 20. januar ankom Nella Dan til det område, som Australien har forpligtet sig til at efterforske i forbindelse med FIBEX 81, og her startede undersøgelseerne for alvor. Vi havde i de foregående dage øvet os med udstyret, for at blive dus med det.

I første omgang begrænsede forsøgene sig til forskellige former for fiskeri i tidsrummet omkring solens øvre og nedre kulmination. Der blev fisket med forskellige former for net med hver sit formål. Desuden blev der taget vandprøver, som blev analyseret i skibets laboratorium, foruden at der blev foretaget temperaturmålinger ned til store vanddybder.

De medfølgende ornithologer skulle studere fuglenes adfærd, og specielt om der var forskel på adfæren på forskellige tidspunkter af døgnet. Antallet af fugle blev sammenlignet med vore specielle krillsøgende ekkoloddere resultater, og det viste sig hurtigt, at antallet af fugle og deres aktivitet hang nøje sammen med antallet af krill i overfladevandet.

Et par dage inden vi nåede til Davis, viste det sig, at vi ville passere Nanok S, som nu var på vej fra Davis til Melbourne, og et rendes-vouz blev arrangeret, så pludseligt fik vi alle travlt med at skrive breve, for de ville så blive sendt, når Nanok S kom til Australien. Posten blev lagt i en vandtæt sæk, og en line blev skudt ud over Nanok S, hvorefter de ved hjælp af denne line kunne hale sækken om bord.

Hvalfangerne ude

Næste dag sejlede vi ind i Prydtz-bugten, og her var der mange flere hvaler, end vi tidligere havde set. Det var der - desværre - også andre, der havde opdaget, for i løbet af eftermiddagen mødte vi ikke færre end 6 hvalfangerskibe samt 1 moderskib.

Det meste af isen var forsvundet, siden vi seks uger

tidligere var afsejet fra Davis, for denne gang kunne vi sejle lige ind til stationen uden at møde de store isforekomster, hvorimod vi sidste gang måtte gennemsejle et flere hundrede sømil bredt bælte af svær drivis for at komme ud i åbent vand.

En tidlig morgen ankrede vi i Davis kort tid efter at solen havde høvet sig op over indlandsisen.

Davis ligger 20 kilometer fra indlandsisen på nogle klipper kaldet Vestfold Hills. Stationen består af en snes bygninger, som på grund af brandfaren ligger spredt over et større område.

Davis blev etableret til Det Internationale Geofysiske År (1957-58) og blev opkaldt efter Kaptajn John King Davis, som i starten af dette århundrede sejlede de første australske ekspeditioner til Antarktis.

Ankerpladsen ligger mellem fastlandet og en række øer, som giver godt læ for de hyppige blæsevejr, som vi oplevede hver gang vi lå til ankers ved Davis. Davis er ellers blandt de mindst vindomsuste stationer i Antarktis men hver gang målte vi vindstyrker på op til 11 på Beauforts skala. Det er kun yderst sjældent, at man oplever vindstyrker af den størrelse i Danmark, og når det endelig sker, fældes halvdelen af Rold Skov, fjerkræ blæser over til naboen og hustagene flyver rundt mellem hverandre til stor fare for de, der vover sig udenfor en dør.

Hernede er husene forankret til klipperne med et utal af Wire-barduner, for at undgå, at husene blæser væk, men selv om man har mange års erfaring med opførelse af bygninger hernede, kan det gå galt, som da man på en af stationerne startede opførelsen af et stort beboelseshus sidste år.

I specifikationerne stod, at det skulle kunne modstå vind-

styrker på op til 150 knob. Ingeniørerne havde aldrig hørt om sådanne vindstyrker, så de ændrede det til 150 km/timen i sikker forvisning om, at der var tale om en trykfejl. Først for sent blev andre opmærksomme på ændringen, så i dag er bygningen ved at blive pillet ned, da den kun kan holde til halvdelen af den vindstyrke, som den skal kunne holde til. Errare humanum est!

Her produceres isbjergene

På vejen skulle vi foretage yderligere undersøgelser, bl.a. i nærheden af Amery Isshelf. En issshelf er en kæmpemæssig gletcher, som strækker sig langt til søs. Selvom Amery Isshelf ikke er den største, så dækker den et areal større end Danmark. Dens lodrette vægge hæver sig ca. 50 meter over vandoverfladen, og det er den - og alle de andre issshelfer og glethere - der producerer alle de isbjerge, der flyder rundt i havet omkring Antarktis.

Når man ligger kun nogle få kilometer fra en sådan kolos, føler man en sær betagelse og føler sig uendelig lille. Kunne man blot transportere en lille del af denne issshelf til tørkearmte områder, kunne man redde tusinder af menneskeliv.

Efter at undersøgelserne af dyrelivet i nærheden af issshelfen var afsluttet, fortsatte vi rejsen, og undervejs havde vi et rendes-vouz med det japanske havundersøgelsesskib, som foretog undersøgelser i et tilstødende område, og inden vi fortsatte hver til sit igen, havde vi nogle undersøgelser sammen for bl.a. at kalibrere det elektroniske udstyr.

Uheldigvis var vejret ikke for godt, da vi skulle ind til Mawson, så i tre døgn måtte vi afvente sigt- og vejrbedring i een af Sydhavets seværdigheder: Iceberg Alley.

Rejsen til Antarktis (10):

En orkan i Antarktis er en uhyggelig oplevelse

Vindstyrke 14 forvandler alt til et inferno af sne og vandsprøjt - slut på Sydpolarfærden

Mawson, Antarktis.

Nord for Mawson strækker en kilometerdyb »grøft« sig 60 kilometer ud mod åbent vand. På begge sider af denne »grøft« er vanddybden kun nogle få hundrede meter, og på disse banker står der konstant tusindvis af isbjerge på grund, så de danner en allé, som man sejler gennem for at komme ind til Mawson. Isbjergene yder godt læ for de stærke vinde, så hvert eneste år tilbringer Nella Dan mange timer med at afvente vejrbedring her, for det er kun muligt at sejle ind til Mawson under særdeles fine vejrforhold, idet sejlløbet er fyldt med skær og små øer, og der er ingen afmærkning udover nogle tønder på enkelte af øerne. Mange steder må man sejle klos op ad et skær, så navigeringen kræver stor omhyggelighed og nøjagtighed.

Efter tre døgns afventning klarede det op, og vinden lagde sig, så vi kunne liste ind til fastlandet. Mawson ligger ligesom Davis på nogle isfri klipper, og ganske tæt ved stationen hæver indlandsisen sig jævnt ind mod Sydpolen. I de endeløse kilometer af is stikker hist og her en bjergtop - en såkaldt nunatak - op gennem isen og bryder det ensformige syn.

Mawson var den første permanente station, der blev anlagt syd for polarcirklen. Den blev taget i brug i 1954 og er opkaldt efter Australiens mest berømte polarforsker, Sir Douglas Mawson, som var een af pionererne ved Antarktis' udforskning i begyndelsen af dette århundrede.

Mawson ligger i bunden af en lille hesteskoformet naturhavn. Da vi ankom, var et isbjerg grundstødt midt i indsejlingen, og levnede kun ganske lidt plads til forbisejling. Med vores motorbåd loddede vi dybden, og fandt ud af, at med tungen lige i munden kunne vi lige nøjagtigt slippe forbi.

Efter at have brudt isen i havnen forøjede vi, så vi lå midt i »hesteskoen« med stævnen mod den fremherskende vindretning og med 6 svære trosser forefter foruden 2 agterefter.

En brat ende på det fine vejr

De første dage var vejret pragtfuldt - frostklart med dyblå himmel, og kun en stadig vind tvang os til at være varmt klædt på.

Losningen foregik - som ved de andre stationer - ved hjælp af de medbragte amfibiekøretøjer og alle hjalp til - skibets besætning, videnskabsmænd og håndværkere.

Med skibets motorbåde blev der hver dag foretaget fiskeriundersøgelser, foruden at en alternativ udsejling blev opmålt - i tilfælde af, at det førnævnte isbjerg skulle lægge sig på en sådan måde, at den normale sejlroute ikke kunne følges.

Det fine vejr fik dog en brat ende, for på tredjedagen trak skyerne sammen, barometret faldt et par millibar i timen, så alt læst om bord blev surret, og vi rustede os til at imødegå en af de frygtede blizzards.

I løbet af aftenen tiltog vinden til stormstyrke, og kort efter midnat kom vinden op på orkanstyrke. Maskinen blev startet og sat på halv kraft frem for at lette trækket på trosserne og for at være klar, hvis noget uventet skulle ske. Snefygnung gjorde, at vi kun lejlighedsvis kunne skimte stævnen og samtidig blev vindens styrke voldsommere og voldsommere.

Da vinden var oppe på orkanstyrke, forstod man rigtigt, at det ikke var af overdreven forsigtighed, at vi skulle have de mange, svære trosser i land. Selvom de fleste mennesker herhjemme har oplevet vindstyrke 12 på vej til Bornholm eller England(!!!), så

var det kun de færreste af os, der tidligere havde oplevet vindstyrker af den størrelsesorden, og for os var det svært at tro vore egne øjne, da vindmåleren viste vindstyrke 12, for en sådan vind trods er enhver beskrivelse.

Inden min vagt var forbi klokken 6 om morgenen, havde vinden et stykke tid været oppe på vindstyrke 14 efter Beauforts skala, og alt var et inferno af sne og vandsprøjt, og vindens tuden i rigningen forstærkede det uhyggelige ved situationen.

I over et døgn holdt vinden sig på orkanstyrke og derover, så det var en stor lettelse, da den endelig lagde sig igen, og vi kunne konstatere at alt var uskadt. Da det klarede op, viste det sig, at isbjerget i indsejlingen nu fuldstændig blokerede for den eneste fuldstændig opmålte sejlroute, men heldigvis lykkedes det at trække isbjerget tilbage til den oprindelige position, inden vi afsejlede.

Dagen efter sank et af de 10 tons tunge amfibiekøretøjer i havnen, men ved hjælp af dykkere og skibets bomme fik vi dog hævet den op fra det 30 meter dybe, iskolde vand inden natten var omme, men det kunne kun lade sig gøre, fordi arbejdsmiljølovens 11-timers regel ikke gælder til søs.

Endnu en vejroverraskelse

Efter et ophold med mange oplevelser forlod vi Mawson og tilbragte natten med at afvente dagens komme i Kista Strait. Lige før daggry blæste det pludseligt op og det begyndte at sne. Det hele skete med en overraskende pludselighed og voldsomhed, men vi nåede lige at komme ind i havnen, inden snestormen udviklede alle detaljer i indsejlingen, og for at holde skibet i den stærke blæst under fortoj-

Herningenserens, 1. styrmand Jens Aage Schulz, skriver her sit sidste rejsebrev fra sin lange og spændende rejse til Antarktis ombord på »Nella Dan«. Han skildrer bl.a. de voldsomme orkaner, som går hen over området, og beretter om den sidste del af færdens, hvoraf en strækning som fra Danmark til Sahara foregik i is-farvand. I alt sejlede Nella Dan på en tur mellem Australien og Antarktis, en strækning længere end jorden rundt ved Ækvator.

ningen, måtte vi sætte forskibet op på klipperne.

Da vi efter endt fortøjning kunne sætte os ind og nyde en kop varm kaffe, var vi alle godt forfrosne, men da istapperne i skægget efter en stund begyndte at smelte, kom alle med forslag til hvor mange par lange underbukser, stortrøjer og skisokker de skulle have på ... næste gang! Det var nemlig sket så pludseligt med at få vækket folk og komme ud, at ingen havde

haft tid til at tænke videre over påklædningen.

Endnu halvandet døgn måtte vi vente til vinden lagde sig så meget, at vi kunne komme afsted, og kursen blev nu lagt til området nord for Antarktis, hvor en rute var blevet lagt i et netformet mønster, for at give de mest fyldestående resultater af forsøgene.

Hidtil ukendte former for liv i havet

I tre uger foretog vi vore undersøgelser i området. På faste tidspunkter hver dag blev hentet vandprøver op fra forskellige dybder, og nettene blev kastet ud for at se, hvad de kunne bringe op. Fangsten var hver gang forskellig - nogle gange krill, andre gange fisk, gobler, orme, blæksprutter eller søstjerner.

Alt blev straks bragt ind i laboratoriet, hvor fangsten blev vejlet, målt, kønsbestemt, fotograferet, dissekeret eller på anden måde undersøgt, inden den blev frosset ned til senere studier.

Vandprøverne blev analyseret for iltindhold, saltholdighed, massefylde og mineralindhold, og under mikroskopet åbenbarede hvilke former for planteplankton, der fandtes de forskellige steder og på de forskellige dybder. Også vandprøverne blev frosset ned for senere at gennemgå elektronmikroskopi, men ved hjælp af udstyret om bord blev man dog klar over, at vi havde fundet hidtil ukendte former for liv i havet, men man havde forhåbninger til, at de videre undersøgelser ville bringe mere nyt for dagens lys.

Ved hjælp af nogle specielle bundhenterbøjer blev der hentet prøver op fra havbunden

Efterhånden som undersøgelserne skred frem, blev vore fryserne fyldt mere og mere op, og da tidspunktet for undersøgelsernes afslutning nærmede sig, var hele skibets frysekapacitet fyldt til bristepunktet.

Sidste led i rejsen bestod i at afhente folk og helikoptere i Davis og Mawson, men det viste sig, at det skulle byde på ret store vanskeligheder, for sommeren var nu ved at gå på hæld, og nyisen dækkede nu store områder og var i fuld gang med at fryse den gamle is sammen til store, uigennemtrængelige flager af metertykis.

Efter i nogle dage at have kæmpet med isen nåede vi frem til Davis, hvor vi tog de sidste folk om bord, og fik helikopterne, som sommeren igennem havde været brugt til det videnskabelige arbejde inde på indlandsisen, anbragt på helikopterdækket.

Da vi var dømt til forlis

For at få stort udbytte af helikopterne til isrekognoscering fulgtes vi med Nanok S et stykke af vejen mod Mawson, indtil vi - vel ude af isen - skulle fortsætte vore eksperimenter.

Der blev dog ikke meget tid til undersøgelser, for kort tid efter at vi havde forladt isen, blæste det op, og i 4 døgn måtte vi ligge underdrejet i et farvand fyldt med store is-skosser, men selvom det ikke

var særligt behageligt blev vi dog noget overraskede, da vi erfarede, at den australske og danske dagspresse - til stor bekymring for hundredvis af pårørende - på det nærmeste havde dømt skibet til forlis.

En kort tids opklaring i vejret muliggjorde indsejling til Mawson, hvor vi i løbet af en time tog passagerer og bagage om bord og derefter hastede ud i åbent farvand igen. Også på vejen mod Australien skulle vi foretage nogle undersøgelser, som dog blev afblæst med en melding fra den australske station, Casey om, at en ekspeditionsdeltager var forulykket med en bulldozer og havde beskadiget ryggen.

Alle fly med ski var returneret til deres respektive hjemlande, så vi var sidste udvej for at afhente ekspeditionsdeltageren inden vinteren for alvor satte ind.

Straks blev kursen atter sat sydover, og efter 3 døgn sejlads mødte vi isen 100 sømil nord for Casey. Isen voldte os dog ikke synderligt besvær, så efter 12 timers sejlads gennem isen ankrede vi ved Casey.

Helikopterne var nu blevet gjort klar til sygetransport,



»Nella Dan« fortojet i Mawson, der ligger på nogle isfrie klipper. Ganske tæt ved stationen hæver indlandsisen sig jævnt mod Sydpolen.

og med den ene dør afmonteret blev den tilskadekomne fløjet om bord med næsten halvdelen af båren stikkende ud af den afmonterede dør. En speciel sygeseng var forinden lavet og opsat, så patienten kunne lægges i stræk, indtil hospitalsindlæggelsen

kunne foretages ved tilbagekomsten til Australien.

Endnu engang sattes kúrsen mod Hobart på Tasmanien, og på grund af forsinkelsen og vores patient, som heldigvis fik det meget bedre i løbet af nogle dage, blev der ikke foretaget fiskeriundersøgelser på rejsen.

En tidlig morgen forøjede vi i Hobart, og dermed var Nella Dan's tyvende sæson i Antarktis afsluttet. Alene på turen frem og tilbage mellem Australien og Antarktis havde vi tilbagelagt en distance større end Jordens omkreds

ved Ækvator, og heraf er der issejlads som fra Danmark til Sahara.

Nogle af besætningsmedlemmerne afmønstrede i Hobart og fløj hjem til Danmark, et par stykker blev i Australien, een tog via New Zealand og Thailand til Vladivostok, hvor han ville tage den Transsibiriske Jernbane til Moskva og derfra fortsætte til Danmark. Resten af os blev om bord og sejlede skibet til Ålborg, hvor skibet nu er på værft, inden det i juli igen sætter kursen mod koldere himmelstrøg - dennegang Nordøstgrønland.



Et flag bliver kraftigt reduceret, hvis det sidder oppe en dag med stormvejr.



Her hentes en vandprøve op fra 1500 meters dybde.

Jeg er gået efter gode oplevelser

Han har spillet fodbold med pingviner, spist fårehjerne og stirret på indlandsisen i 80 dage. Tidligere styrmand Jens Schulz har oplevet mere end de fleste og elsker det uventede. Det fandt han på en ni måneder lang polarekspedition til Antarktis.

- Som ung dreng læste jeg om polarekspeditioner og blev så fascineret af det, at jeg ville det samme, siger Jens Schulz - drengen fra Herning, der som voksen blev styrmand og skibsfører og sejlede på alle syv verdenshave samt Arktis og Antarktis.

- Jeg ved ikke, hvor det kom fra. Der var intet hav, og ingen i min familie, der sejlede, men jeg ville! Nysgerrigheden har altid drevet mig, fortæller Jens, der er 62 år og har været på alle klodens kontinenter.

I dag bor han med sin kone, Charlotte, i Aalborg. Byen, hvor hans livs eventyr begyndte for 32 år siden: rejsen til Antarktis.

- Det var en drøm, der gik i opfyldelse, erklærer Jens, der dengang havde sejlet i Nordøstgrønland i fire sæsoner.

- Det er det flotteste sted, man kan komme til,

Helikoptere fløj i pendulfart med forsyninger og forskere til basen Mawson på Antarktis.



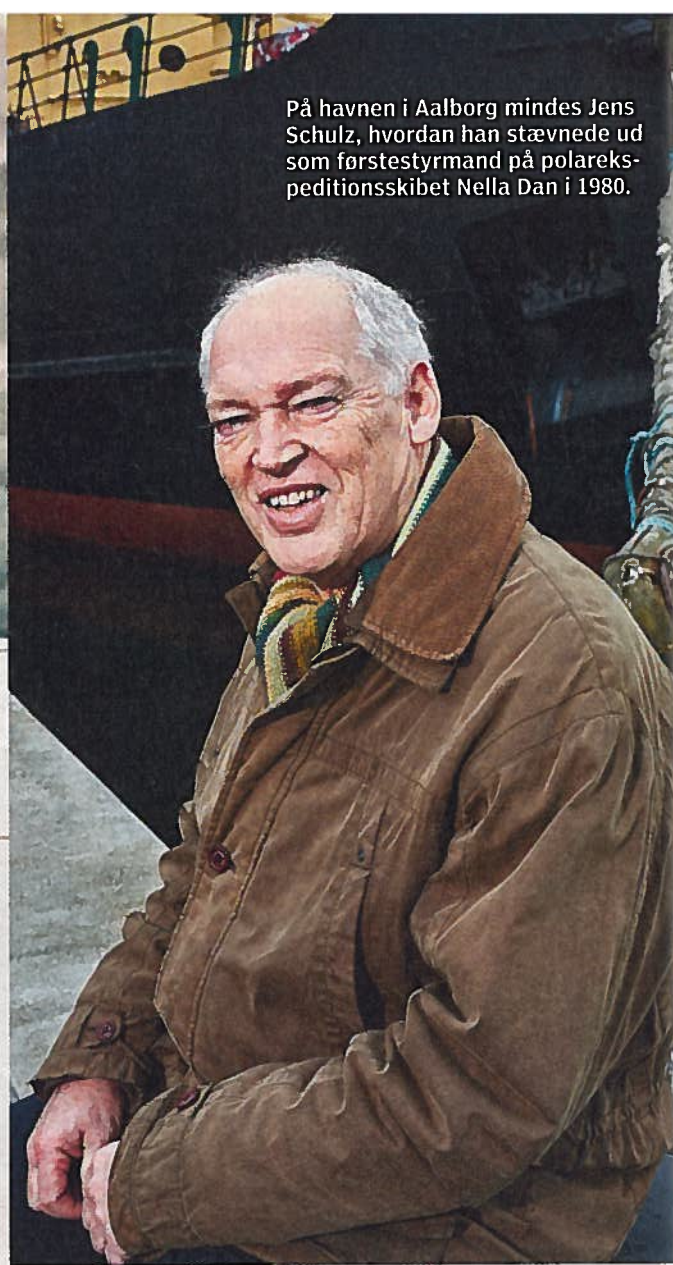
Jens nåede at indfange sit livs mest usædvanlige medspiller i fodbold: en adieliepingvin på Antarktis.



Af Anette Løkken Sørensen
info@al-kommunikation.dk

Foto: Henrik Bjerregrav og privat

På havnen i Aalborg mindes Jens Schulz, hvordan han stævnedes ud som førstestyrmand på polarekspeditionsskibet Nella Dan i 1980.



mener han, men drog alligevel mod de utilnærmelige Sydpolsegne.

- Flere steder er der ikke søkort at sejle efter. Man skal selv finde vej og lave sine egne kort. Jeg kan godt lide at få oplevelser, som andre ikke har haft.

Dengang arbejdede Jens for rederiet J. Lauritzen, som sejlede på polerne. Når han ikke sejlede, underviste han på Kogtved Søfartsskole på Fyn, hvor han studerede tidligere tiders polarekspeditioner i sin fritid.

- Det satte virkelig gang i min eventyrlyst, fortæller Jens, der kom af sted som førstestyrmand i 1980 på polarekspeditionsskibet Nella Dan.

Skibet var hyret af den australske regering til at sejle ud til de australske baser på Antarktis med forsyninger og forskere.

- Jeg var ikke vant til at være

Ekspedition til Antarktis 1:2

sammen med videnskabsmænd, så det var spændende at tale med dem om sejladser og alt det, vi så undervejs. Vi snakkede selvfølgelig også om deres børn og koner, så vi lærte hinanden godt at kende.

Post og fårehjerne

Selv havde Jens efterladt sin kæreste, Charlotte, i Danmark.

- Vi skrev meget sammen. Dengang var der reelt ikke noget alternativ til at skrive breve, og jeg havde hele tiden flere i gang. Til min familie og til Charlotte. Det blev min dagbog at skrive de breve.

På vej fra Australien mod Antarktis mødte Nella Dan et andet skib, som sejlede i modsat retning. Besætningen greb chancen for at få breve om bord på skibet, der skulle til Australien.

- Vi var jo på vej ud i 80 dage, hvor vi ikke kunne sende noget, fortæller Jens.

De to skibe kunne ikke lægge sig tæt på hinanden, så besætningen på Nella Dan havde lavet en vandtæt sæk, som blev skudt af sted med en line over til det andet skib.

- Så blev sækken trukket fra det ene skib til det andet ude på åbent hav. Jeg kan godt lide at finde løsninger, når der opstår noget uventet. Det er udfordrende, frem for at alting er givet på forhånd, mener Jens, der derfor også lod sig friste af

en australsk specialitet om bord på Nella Dan.

- Vi havde tre kokke og en bager med, og da australierne kom om bord, skulle der også være noget for deres smag. De er helt vilde med fårehjerne, og det smagte egentlig også udmærket. Men jeg har ikke spist det siden, erkender Jens med et smil.

Isørken

Efter 10 dages sejlads nærmede ekspeditionsskibet sig verdens femtestørste kontinent.

- Antarktis er helt forskelligt fra noget andet. Det er 98 procent is, så det er en isørken, man ser ind på. Kun helt ude ved vandet er der klipper og „nunatakker“, et inuitord for bjergtoppe, der rager op gennem isen. Jeg synes, det er sådan et smukt ord. Jeg havde set indlandsisen i Nordøstgrønland, men kun en gang imellem. På Antarktis er den der hele tiden. Det er virkelig fascinerende.

Nella Dan sejlede gennem isfyldte farvande i flere dage, før skibet nåede havisen, der er tættere på land og mere ufremkommelig.

- Når vi sejlede i farvand, hvor vi ikke havde været før, satte vi en motorbåd i vandet foran det store skib og målte vanddybden med et ekkolod. Det var bedre, at båden gik på grund, end at skibet gjorde det! Ofte fløj vi også ud for at se isen ovenfra, så vi kunne bedømme, hvilken vej vi skulle sejle. Jeg var ude at flyve helikopter mindst 100 gange på den tur, fortæller Jens, der stadig har ruller med søkort stående,

Jens foran Nella Dan.

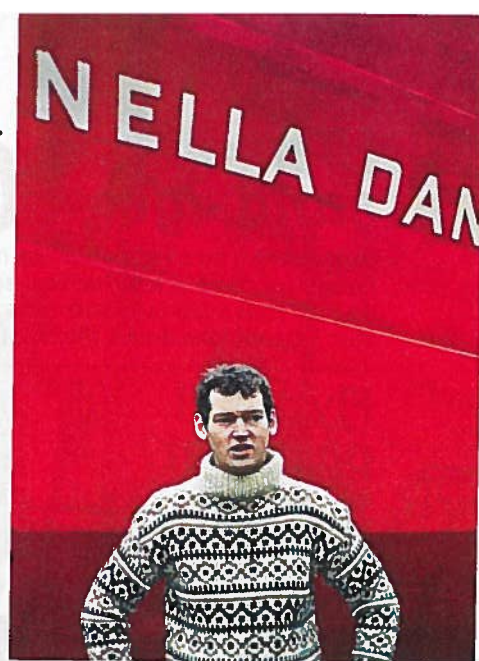
De kolde temperaturer og den voldsomme blæst fik skibet til at ise til.



blandt andet dem, han selv var med til at optegne.

- Der var ikke ret mange, der havde sejlet på Antarktis dengang. Vi var en snes skibe i farvandet omkring det uden meget at sejle efter, så vi optegnede nye ruter, der kom andre skibe til gode. Da havisen blev for tyk til Nella Dan, fortøjede skibet direkte i isen. Skibets tre helikoptere fløj forsyninger og nye forskere i pendulfart ind til den australske base Mawson, som ligger på den østlige del af Antarktis. I ventetiden spillede Jens og de andre søfolk fodbold på indlandsisen.

- Så kom adeliepingvinerne og var meget interesserede i spillet. De fik faktisk også fat på bolden, og om det var, fordi de



troede, at det var et æg, eller om de har talent for fodbold, skal jeg ikke kunne sige, men det var en oplevelse, der altid vil stå tydeligt for mig, fortæller Jens og tilføjer:

- Det var højsommer på Antarktis, og så er vejret som regel meget smukt med helt blå himmel og sol. Selvom det er koldt, så er det ikke frysende. Til gengæld skal man komme væk, før efteråret sætter ind. Hvis man kommer for sent af sted, kan man risikere at skulle overvintre på Antarktis, fortæller Jens, der selv kom til at opleve, hvordan det føles, når en orkan fejrer hen over Sydpolen. ■

Læs i næste uge, hvordan Nella Dan endte med at sejle på grund under orkanen, der rasede med en vindstyrke på 180 kilometer i timen.

Skibet Nella Dan var fra 1962 til 1987 chartret af den australske regering til at stå for leverance til de australske baser på Antarktis, udskiftning af håndværkere og videnskabsmænd og til at være base for en række videnskabelige havundersøgelser.

Det danske polarekspeditionsskib, som Jens sejlede til Antarktis med i 1980-81.



**Ekspedition til
Antarktis 2:2**

Rejsen lærte mig



Jens Schulz med det søkort, som en af hans kollegaer om bord har lavet. Det viser den rute, som skibet Nella Dan sejlede i 1980-81 på Antarktis.



Jens' private billede, fra da orkanen rasede omkring skibet med 49 m/s.

Da styrmand Jens Schulz fik chancen for at komme på polarekspedition til Antarktis, var det en drøm, der blev opfyldt. Jens fik både udfordringer og eventyr, men en orkan lærte ham, at tillid til andre mennesker er afgørende i livet.

I sidste uge fortalte tidligere styrmand Jens Schulz om sin rejse til Antarktis i 1980-81 med polarekspeditionsskibet Nella Dan. Skibet sejlede ud til baser for den australske regering og havde nu været af sted i to måneder.

Det var på tide for polarekspeditionen at komme væk fra Antarktis, før vinteren satte ind. Nyisen dækkede allerede store områder og dannede uigennemtrængelige isflager.

Det var kort før midnat den 7. marts 1981, og Nella Dan var netop støvnet ud fra den australske base Mawson. Forsyningerne var afleveret og forskerne havde byttet plads,

En gletsjer - helt flad på toppen - ser malerisk ud.



S
- F
- M
- N
- E
- F
Se

noget om tillid



Når Nella Dan sejlede i is, havde Jens to vagter af seks timer på broen, hvor han sammen med en anden navigatør og en matros holdt øje med, om der var fare på færde.

da nye skulle overvintre der, og andre skulle hjem.

Polarnatten var mørk og rolig, og styrmand Jens Schulz nød som altid sin nattevagt på broen.

– Når vi sejlede i isen, var vi altid tre på vagt: to navigatører og en matros. Vi tilbragte mange timer sammen og lærte hinanden godt at kende, fortæller Jens, der i dag er 62 år og bosat i Aalborg.

Denne nat på den modsatte side af jorden var opgaverne klaret. Tilbage var kun rejsen tilbage til Australien og senere Danmark. Det var i hvert fald, hvad Jens troede, indtil det pludselig blæste op.

– På mindre end 10 minutter, var vindstyrken oppe på hård kuling, og jeg vækkede hurtigt kaptajnen, som straks kom på broen. Vinden tog stadig til og var snart oppe på stormstyrke. Vi stod begge og kiggede ud, og jeg kunne se, at det kørte for fulde omdrejninger inde i kaptajnens hoved.

– Da han sagde: „Vi sejler skibet på grund“, stod mit hjerte stille. Det var det sidste,

jeg havde troet, at vi skulle, siger Jens, der under kaptajnens kommando sejlede direkte mod klipperne.

– Det var grænseoverskridende! Da vi ikke længere kunne se vand foran stævnen, ramte vi klipperne fem-seks meter under vandoverfladen, og kaptajnen beordrede os til at fortsætte, indtil Nella Dan sad helt fast. Det var vores eneste chance for at sikre skibet og ikke blive slynget væk af orkanen, fortæller Jens.

Vinden nåede op på 49 m/s, der svarer til 180 kilometer i timen, og snestormen rasede rundt om Nella Dan og de 84 mænd om bord, der kun kunne håbe og vente på, at uvejret drev over.

– Alt var et inferno af sne og vandsprøjt, men jeg var helt tryk ved kaptajnens beslutning. Sådan er det jo at sejle: Man er virkelig afhængig af andre, og det er afgørende at have tillid til dem. Selvom det er vigtig lærdom på Søfartsskolen, at vi ikke må gå på grund, så er jeg glad for, at kaptajnen valgte at redde besætningens liv frem for at tænke på, hvilke skader skibet kunne få, fortæller Jens.

Sidste chance

Efter et døgn i orkanens øje løjede vinden af, og lige så pludseligt, som den var kommet, var orkanen væk. Skibet

havde ikke taget skade og kunne trækkes fri. Nu var det fremad mod Australien, men der skulle flere omveje til, før Nella Dan kunne komme tilbage til varmen.

Halvvejs mod Australien fik besætningen melding om, at en mand på Casey-basen på den sydøstlige del af Antarktis havde været ude for en ulykke og brækket ryggen. Lægen på basen ville gerne have manden på et hospital, men alle fly havde allerede forladt området.

– De turde slet ikke lande dernede så sent på sæsonen, så vi var altså sidste chance, før vinteren rigtigt satte ind, og der ingen mulighed ville være for at hente ham ud de næste syv måneder, fortæller Jens.

Så Nella Dan vendte om.

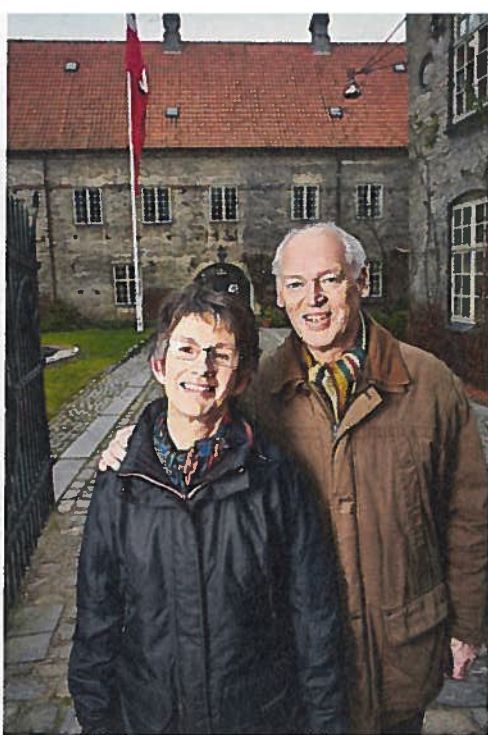
– Det var egentlig for sent at sejle tilbage, for vi kunne jo risikere at fryse inde, hvis vinteren kom, før vi nåede væk fra Antarktis. På den anden side kunne vi måske redde et andet menneskes førlighed. Det er vigtigt, at man kan stole på hinanden, understreger Jens og fortæller, hvordan det heldigvis lykkedes efter kun tre døgners sejlads at komme helt tæt på basen, så skibets helikopter kunne hente manden.

– Han lå i stræk, så turen til skibet foregik i vores lille helikopter med hans hoved og tæer ude i frisk luft.

– Vi sejlede fra Antarktis den 18. marts, hvor det er efterår på den sydlige halvkugle. Så sent på sæsonen havde ingen skibe forladt en australsk station, fortæller Jens.

Gik i land

Patienten klarede turen til Tasmanien og kom på sygehuset i byen Hobart. Her ventede også Charlotte, som var Jens' kæreste og siden er blevet hans kone og mor til deres to døtre. Den ældste kom til verden i



Jens har siden 1987 været forstander på Aalborg Kloster, hvor han også bor sammen

1984, tre år efter faderens tur til Antarktis, og med hende blev der sat et punktum for sejladsen.

– Jeg havde været i Bahrain og nåede hjem lige før fødslen, og det er jeg jo rigtig glad for. Da jeg fik børn, havde jeg slet ikke lyst til at være af sted så lang tid, fortæller Jens, der mindes sin mors ord, da han som ung fortalte, at han ville være sømand.

– Hun spurgte, om jeg havde tænkt på, at det var lang tid at være væk, når jeg engang fik børn, men dengang slog jeg det bare hen og sagde, at det ikke gjorde noget. Men hun fik jo ret, erkender Jens.

Turen til Antarktis blev hans sidste lange sejlur. I 1987 blev han chef for Aalborg Søfartsservice, der ydede hjælp de til sømænd, som kom til byen. Familien flyttede til Aalborg, og Jens er netop gået på efterløn, men passer sit virke som forstander på Aalborg Kloster, der er et bofællesskab for ældre.

– Vi er jo en lille enhed ganske som på et skib. Ligesom ude på havet er det også afgørende, at vi kan stole på hinanden her, når vi bor så tæt. ■

I 1987 drev skibet Nella Dan på grund under en orkan syd for Tasmanien. Det kunne ikke reddes og blev sænket. Det markerede enden på rederiet J. Lauritzens polarskibsæra.



Af Anette Løkken Sørensen
info@al-kommunikation.dk

Foto: Henrik Bjerregrav og privat