



## Sænkningen af Nella Dan, julen 1987

Af Vilhelm M. Pedersen – ”Ispeter”  
Havariekspert Baltica 1987

### Førstehåndsberetning:

Vi sad hyggeligt og drak morgenkaffe på kontoret d. 3/12, da Nisted kom farende ind, og meddelte, at NELLA DAN (ND) var drevet på grund i Buckles Bay ved Macquarie Island i en storm og var blevet forladt af passagerer og besætning, da maskinrummet fyldtes med vand.

Da jeg havde kendskab til både havaristedet og skibet, blev jeg sendt over til Lauritzen, hvor man havde lavet en krisestab.

På Lauritzens kontor var havaristedet sat ud i et hjemmelavet søkort - og det var lavet af mig i 1961! Jeg havde lykkelig glemt, at jeg ekkoloddede hele ankerpladsen en meget stille dag, medens jeg var kaptajn på MAGGA DAN.

Efter en kort rådslagning blev det bestemt, at jeg skulle rejse til havaristen sammen med Inspektør Bent Nielsen fra rederiet og bjærgningsinspektør Kjeld Jæger fra Svitzer.

Inden afrejsen skulle vi have visum til Australien, og jeg ringede hjem og bad min kone om at finde mit pas og tage en taxi så hurtigt som muligt til det australske konsulat.

Vi fløj samme aften og ankom til Melbourne søndag morgen 2 dage efter.

Selvom vi var godt trætte, gik vi til et møde hos Austpac, det australske bjærgningsselskab, der af Governmentet var udset til at forestå opgaven, der i første række gik ud på at pumpe al olie ud af skibet, så det ikke forurenede det meget sårbare miljø.

Den meget aggressive direktør lod os vide, at vi ikke havde noget valg, kun australsk bjærgningsselskab fik lov til at udføre opgaven. Han sagde til Keld Jæger, at han godt kunne rejse hjem — han fik ikke lov til at komme med.



### *Om forfatteren*

Kapt. Vilhelm M. Pedersen havde sejlet polarfart for J.L. i alle årene tilbage fra Kista Dans første ture i 1953 og siden på Magga, Thala og Nella Dan.

*Ispeters beretning er optrykt i ”Eventyret i Antarktis 1952-1987”*

*Af Povl Kjeld Hansen, Vilhelm M. Pedersen og Georg H. Røn*

Udgivet af forlaget "Polarsejler" 2010  
© Forfatterne og Foreningen "Trækfuglene"

Redaktion: Povl K. Hansen og Georg Røn



Bjærgningsselskabet havde ingen skibe, kun en bjærgningsinspektør og så lejede de skib, dykkere og materiel fra sag til sag. Ret hurtigt fandt de et supply-skib, LADY LORRAINE (LL), fra olieindustrien, som var i position ca. 2-300 km fra Melbourne. Den kostede 11.000 US\$ + olie pr. dag, men vi havde ingen mulighed for at gøre vor indflydelse gældende.

Der var meget, der skulle fremskaffes i en fart: Kran, pumper, slanger, flydespærringer, wirer, sjækler, ilt og gas, svejseværktøj kompressorer, ja simpelthen alt, da vi ikke kunne påregne at få noget på Macquarie Island.

Ligeledes blev der indkøbt polarudstyr til alle.

De skibbrudne passagerer og de fleste af besætningen fra NELLA DAN blev afhentet af et andet polarskib, der var på vej nordover fra Antarktis.

Tilbage blev 6-7 officerer, der gik tilbage til skibet, hvor de, takket være nødgeneratoren på skorstensdækket, kunne få varme i de øverste kamre, ligesom kabys og salon kunne benyttes. Vi var i daglig kontakt med skibets kaptajn over radiotelefonen og han underrettede os om skibets tilstand.

Fra England kom en surveyor, der skulle varetage P&I's interesser, dvs., de erstatningskrav, som Baltica ikke dækker. En kaptajn fra "miljøministeriet" i Canberra skulle overvåge, at alt gik rigtigt til, og intet olie slap ud.

Jeg havde bemærket mig, at Austpac havde kontorfællesskab med rederiet P&O! Det var meget interessant, eftersom både Lauritzen og P&O begge afgav tilbud på bygning af et nyt polarskib!<sup>1</sup>

Efter 4 dages forløb var vi klar til afsejling fra Barry Beach. Jeg blev installeret i et smalt 6-mandskammer helt nede i bunden forude.

Kufferten kunne kun åbnes 30%, når jeg skulle skifte tøj, og vi kunne kun stå op og gå til køjs én ad gangen. Da vi kom ud af Bass-strædet, fik vi dårligt vejr, og jeg blev søsyg, men det var kun den første dag, indtil jeg havde vænnet mig til skibets bevægelser.

LADY LORRAINE havde mange hestekræfter og var et rimeligt godt søskib. På trods af det dårlige vejr, tog det kun 4 dage, førend vi ankrede udfor stationen på Macquarie Island d. 13/12 PM. Vinden var i vest, så ND stod beskyttet på stenene tæt på land.

NELLA DAN's kaptajn Arne Sørensen berettede:

Skibet var i færd med at pumpe olie i land til stationen, da det friskede fra sydøst, dvs., vinden stod ret på land. Ved 16-tiden spurgte han maskinchefen,

---

<sup>1</sup> Det bemærkes for den opmærksomme læser, at "P&O" og "P&I" er to uafhængige og vidt forskellige ting: Det er henholdsvis et rederi og et forsikringsselskab [red.].



hvornår de forventede at være færdige. Hertil svarede maskinchefen: "Ved 21-tiden". Kaptajnen meddelte ham, at han ville stikke til søs, så snart de var færdige, hvis vejret ikke bedredes.

Da Macquarie Island er et udsat sted, er der altid en styrmand på vagt døgnet rundt i styrehuset med mindst 1 radar kørende.

Kl.17.30 gik kaptajnen ned for at spise, og da han ved 18-tiden tilfældigvis kikkede ud af køjlet, blev han klar over, at skibet drev.

Han for op i styrehuset og beordrede omgående oliepumpningen stoppet og maskinen startet. Da han kom op i styrehuset, sad vagthavende, andenstyrmand Anders Hanghøj Sørensen, i radiatorummet lige bag styrehuset og talte med stationen i telefonen.

Samtidig med at maskinen kom i gang, tog skibet grunden agter, lige under hovedmaskinen. Der opstod en lækage ret under hovedmotoren, og vandet strømmede ind i "sumpen" – (bundkarret).

Kaptajnen gav ordre til at køre fuld kraft bak, alt hvad remmer og tøj kunne holde, selvom hovedmotoren kørte på en blanding af olie og saltvand.

Men det var forgæves, så alle lænsepumper blev sat på, og man forsøgte at lukke den vandtætte dør til det separate hjælpemaskinrum, men en løs dørklade havde sat sig i klemme, så det mislykkedes. Hjemmefra havde vi undret os over, at skibet, der i modsætning til andre skibe, havde dobbeltbund overalt, kunne vandfyldes så hurtigt, men vi fik forklaringen.

Agten for maskinen sad i 22-23 år en ventilspindel, der ragede 30 cm over maskindørken. Denne skulle lukkes i en situation som denne. Men en kløgtig sjæl syntes, det var tosset, at man bestandig faldt over den, og flyttede håndhjulet under dørken med tilkomst via et lille dæksel med finger hul i.

Og så blev den glemt!

Var den ventil blevet lukket i tide, var der ikke kommet en dråbe vand ind i skibet. Under dokopholdet inden afsejlingen fra Europa var der installeret to nye meget avancerede radarer til ca. 250.000 kr. stykket.

De ville ved rette brug automatisk alarmere styrmanden, at skibet drev!

Efter ankomsten gik bjærgerne i gang med at undersøge forholdene og overføre bjærgningsmateriel fra LL til ND ved hjælp af ekspeditionens amfibiekøretøjer, de såkaldte "LARCs".

Jeg flyttede over på ND og fik elevkammeret. Bortset fra de sanitære forhold fungerede det hele normalt lys, varme og kabys. Primært gik bjærgerne i gang



med at fjerne alt olie fra skibet. Alle svanehalse blev aftaget, og olien blev suget op og overført til en højtank, hvorfra den senere blev pumpet over i LL.

Der var et frygteligt virvar overalt af slanger, kompressorer, elkabler og pumper. Da ND samtidig havde lidt slagside, skulle man være meget forsigtig, for der var olieglat alle vegne.

Efter olietømningen blev vandet blæst ud af de lække tanke, og disse blev sat under tryk. Vi måtte erkende, at bjærgningsinspektøren var professionel og let at arbejde sammen med. Ligeledes var den udsendte miljøkaptajn meget fornuftig, for det kunne naturligvis ikke undgås, at der smuttede lidt olie ud nu og da, trods alle forholdsregler, for det var en vanskelig opgave.

Da det var en meget let, olie ND benyttede, betød det intet for miljøet.

Dykkerne rapporterede, at hele bunden var mere eller mindre beskadiget. De var ikke meget for at tætte revnerne, for vandet var "koldt" - 5 grader C.

Jeg tænkte med stolthed over det dykkerarbejde, jeg har set udført mellem isflager i Grønland og Danmark af danske dykkere.

Bent Nielsen og jeg regnede på reparationsomkostningerne samtidig med, at vi overvejede mulighederne og omkostningerne for slæbning til reparationshavn.

Teknisk var det muligt, men hang det økonomisk sammen? Det lod sig ikke gøre at reparere skibet i Australien, så nærmeste reparationssted ville være Singapore, så det ville blive et langt og dyrt slæb. ND var bortchartret de næste 3 år til Australierne, og selv tab af chartret var forsikret.

Skibet var 26 år gammelt, og selvom det var blevet moderniseret flere gange, var det ikke up to date. Blandt andet ville det være nødvendigt at ændre elforsyningen fra jævnstrøm til vekselstrøm, da det sandsynligvis ville være umuligt at fremskaffe jævnstrømsreservedele.

Især var det vigtigt for Baltica at kende tallene.

Hvis Baltica erklærede "CTL" - constructive total loss inden afslæbningen, kunne vi udbetale forsikringssummen og fraskrive os retten til vraget og derved minimere bjærgningsudgifterne.

Fjernelsen af vraget var derimod forsikret i en P&I club i England. P&I skulle derimod ikke deltage i bjærgningsudgifterne, dersom vi genopbyggede skibet.

Inden skibet blev slæbt af, erklærede Baltica "CTL".

Det var ikke økonomisk forsvarligt at genopbygge skibet med de mange usikkerhedsmomenter, der forelå.



"Aben" var videregivet til Lauritzen og P&I.

Da Lauritzen stadig var interesseret i at beholde skibet for at beholde deres renommé i Sydpolsfarten, regnede de videre på, hvor meget de ville ofre ekstra på skibets genopbygning.

Samtidig med at disse overvejelser pågik, kom der meddelelse fra Governmentet, at man havde besluttet, at "P&O", der som tidligere nævnt havde kontorfællesskab med bjærgningsselskabet, skulle bygge og drive et nyt og meget større polarskib.

Dette var et slag i ansigtet for Lauritzen, der også havde afgivet tilbud og havde sejlet uafbrudt for ANARE på Antarktis med mindst ét skib, siden vi startede med KISTA DAN i 1953.

Vi levede som grever og baroner, kun det bedste blev taget frem fra den stoppede fryser, og det var min egen gamle hovmester, der stod for madlavningen. Efter at skibet var lettet for olie og tankene blæst tomme, var ND klar til afslæbning, og der blev regnet på tidevandet.

Første nat lykkedes det ikke, men da vi gik mod fuldmåne, blev højvandet større næste aften, og skibet gled af. Den flød fint med kun 3 graders styrbords slagside, og den blev ankret op på den sædvanlige ankerplads.

Nok en gang forhandlede Bent Nielsen med Lauritzen, og man var tilbøjelig til at opgive det hele og sænke skibet på dybt vand. Men Austpac afgjorde det hele: Nu er skibet flot og opankret - hvad vil I nu? Vores mission er fuldført. Der står intet i vor kontrakt om, at vi skal slæbe ND nordpå. Under alle omstændigheder har vi ingen folk, der tør være om bord på havaristen under en sådan slæbning!

Det siger sig selv, at P&O (Austpac) ikke var interesseret i at se ND genopstå! Vi fik højtidelig tilladelse til at sænke ND på et nærmere angivet sted langt fra kysten.

Efter at beslutningen var taget den 23/12, blev vi enige om at bjærge visse værdier fra havaristen, blandt andet en lang fotostatvæg i salonen udført af Knud Lauritzens enke, Hannelore Lauritzen, som vi ville forære ekspeditionen til opsætning på stationen Macquarie Island.

Ligeledes skulle alt bjærgningsmateriel bringes tilbage til LL.

Vi spiste frokost kl. 12, og der var en mærkelig stemning ved bordet. Da vi var færdige, smed vi vore brugte tallerkener ud gennem skakten. Det var en væmmelig lyd, da de knustes. Vi var også godt i gang med nedskruningen af elementerne, da skibet fik mere og mere slagside ved 14-tiden. Ingen kunne forklare den pludselige slagside.





P&I surveyeren blev nervøs og gav ordre til, at skibet straks skulle fjernes fra Buckles Bay. Det var P&I forsikringen, der skulle betale hævnningen, hvis skibet kæntrede på ankerpladsen, og det kunne blive rigtig dyrt.

Umiddelbart var der ikke strøm nok til ankerspillet, så ankerkæden blev skåret over med en skærebrænder.

Jeg havde ikke pakket, så jeg fik travlt med at kyle mine ting ned i kufferten, som derefter blev kastet om bord på LL. Havaristen blev forladt af alle med nødgenerator, pumper og kompressorer kørende om bord, og skibet blev slæbt til søs af LL. Tilsyneladende stabiliserede slagsiden sig til 14 grader.

Det blev aftalt med stationen, at de 2 LARCs skulle komme ud næste morgen, og vi ville så fortsætte bjærgningen af de aftalte ting samt alt pumpegrejet og kompressorerne. Vi var tidligt oppe næste morgen og lå forholdsvis tæt på land afventende de 2 amfibiekøretøjer.

Jeg stod på broen af LL og så pludselig lidt røg komme ud af skorstenen på ND. I et splitsekund for det gennem mit hoved: Det er maskinchefen, der lige puster igennem inden opstart. Så kom jeg i tanke om, at det jo var et dødt skib. Der kom mere og mere røg, og længe varede det ikke, førend vi så rigtige flammer - der var opstået ild ombord i havaristen.

Kursen blev straks sat mod åbent hav.

Hvad der forårsagede branden, bliver aldrig opklaret. Hele apteringen udbrændte, og ud på eftermiddagen ebbede ilden ud. Det var umuligt at komme om bord, da hele overbygningen var brændende varm. Ved 17-tiden gik bjærgningsinspektøren plus en mand om bord på fordækket af ND og åbnede et par af luftventilerne på svanehalsene, hvorved søvand strømmede ind og i løbet af få minutter sank NELLA DAN med lodret stævn på ca. 2.000 meter vand.

Jeg må indrømme, at jeg kneb en tåre.

Jeg havde været med fra begyndelsen på KISTA DAN i 1953, senere på MAGGA DAN og THALA DAN, og så sluttede jeg med at være med til at sænke NELLA DAN. Det var bittert. Jeg var endog involveret i skibets navn.

Phil Laws kone, Nel, var udset til gudmoder i 1961, da skibet var under bygning, og på tegningerne var navnet JETTA DAN, idet den var større end THALA DAN. Jeg gjorde opmærksom på Mrs. Laws fornavn, og skibet blev så døbt NELLA DAN. Hun fik dog ikke lov til at rejse til Danmark på grund af den politiske debat om den rejse, hvor hun var "min" gæst til Antarktis. Hun døbte den "in absentia", og hendes portræt kom til at hænge i skibets salon.

Vi stod alle tavse i styrehuset på LADY LORRAINE, da Bent Nielsen sagde til mig: "Glædelig Jul"! Vi havde ikke tænkt meget på jul.



Medierne i Melbourne blev holdt underrettet om tingenes tilstand, og der var ind imellem ophedede diskussioner og avisskriverier. NELLA DAN var et meget populært skib med en meget sammentømret besætning, mange havde været der i årevis. Den skibbrudne kaptajn modtog i stakkevis af sympatitilkendelser på telexer.

Phil Law, på det tidspunkt sidst i halvfjerdsere, blandede sig i debatten og var parat til at tage ned til Macquarie Island med en masse frivillige for at redde skibet. Hvordan han ville bære sig ad, og hvordan han ville skaffe penge til projektet, forlød der intet om.

Der var også kritik af bjærgningsforløbet, men bjærgningsdirektøren var der med det samme: "Hold kæft eller få et sagsanlæg!"

Julenat kl. 24 afgik vi fra Macquarie Island.

LL var beregnet til 10 besætningsmedlemmer, vi var 23 på nedturen. Nu var vi 34, idet ND's officerer + LARC-besætningen også var med, så det var et tætpakket skib. Det var ikke nogen fornøjelse, især da vi fik dårligt vejr.

Søndag den 27/12 ankom vi til Hobart og blev modtaget af mange Dannebrogsglag og røde/ hvide nelliker, der symbolsk blev kastet i vandet.

En ensom sækkepiber spillede "The last parade".

Den 29/12 skulle besætningen afgive testimony for en australsk embedsmand, men det fik vi ikke lov til at overvære.

Den 31/12 hjemrejste vi fra Melbourne.