

Med Arktis Ocean på Fly River, Papua New Guinea 1992/93



Den 1. november, ankrede vi sent om aftenen i bugten ved Batangas på Filippinerne. Efter vi havde været i Cebu og Manila for at losse, skulle vi nu vente her i bugten på den næste last. Den filippinske besætning havde haft besøg af deres familie, hvor det var muligt. De, der ikke kunne få besøg ombord, havde haft fri, så de selv kunne besøge familien. Et par havde haft deres koner med til Batangas, og på den måde havde alle nydt godt af det længere ophold på Filippinerne.

Lasten, vi skulle laste i Batangas, bestod af nogle store konstruktioner til en kobbermine i

Kiunga på Papua Ny Guinea. Der var en del tunge løft på op til 32 tons, og vi skulle losse det hele med eget lossegrej. Så det skulle placeres ret nøjagtigt ombord.

Skibets besætning forestod selv surringen af lasten, og det var et stort arbejde. Det blev gjort efterhånden som lasten kom ombord, og besætningen gjorde deres arbejde med stor omhu. Det blev bemærket af afskiberens repræsentant, og udmundede i en bonus til folkene da skibet var tillastet.

Den 6. november var skibet tillastet. Alt var surret, efterset og godkendt. De sidste forberedelser var overstået, og vi sejlede fra Batangas.

Vi havde simpelthen en pragtfuld sejlads fra Filippinerne til Papua New Guinea. Der var det skønneste vejr, med næsten ingen vind, temperaturer lige omkring 30 grader.

Efter passage af Torres Strædet, ankrede vi den 14. november på Daru red. Her skulle vi indklarere og skifte styrmand og maskinchef. Vi skulle også have en lokal styrmand ekstra med. Det var et krav fra myndighederne. Vi havde proviant og stores med til et andet skib, som lå til ankers ved flodmundingen til Fly river. Det var den flod vi skulle besejle, for at komme til Kiunga. Der var lidt problemer med myndighederne, som ikke ville godtage de manifeste jeg havde med fra Singapore, på det andet skibs gods. Det blev dog ordnet til alles tilfredshed, inden vi sejlede videre. Jeg havde fået en større instruktion telex fra rederiet. Vi skulle indgå i en "timecharter" for OK-Tedi, firmaet bag minen i Kiunga. Efter udlosningen af konstruktionerne, skulle vi laste kobbererts (et produkt, der mest kan sammenlignes med knust kul) ud fra Kiunga til et bulkskib som lå til ankers på kysten ude ved flodmundingen. Det var dette skib, **Karabi**, vi havde stores med til.

Næste dag var alle formaliteter ordnet. Vi fik lods, som også skulle blive ombord på hele turen, og sejlede ud til **Karabi**. Vi ankrede tæt ved **Karabi** omkring midnat. Da det blev lyst, var der for meget dønning til vi kunne gå langs siden.

Karabi var en større bulkcarrier, hvis opgave var at fungere som opsamlings-skib for afskibningen af kobbererts. De mindre skibe, dels de coasters der sejlede på Kiunga, dels minens egne skibe, lossede deres last ved **Karabi**. Når denne havde en hvis lastmængde ombord, kom der et større skib og lastede fra **Karabi**.

Karabi sejlede altså ikke selv fra positionen, men lå hele tiden ankret op. Jeg talte med skipperen. Han havde været ombord i 2 perioder, men aldrig sejlet med skibet.

Vi blev liggende, og senere på dagen da strømmen vendte, lagde dønningen sig. Vi gik langs, og lossede det gods vi havde med til **Karabi**. Derefter gik vi ind i flodmundingen og ankrede ved øen Umunda. Der var ikke vand nok i floden til vi kunne komme helt op til Kiunga.

Her kom vi til at ligge og vente de næste 10 dage. Jeg fik radiokontakt med Kiunga og de andre skibe der lå på floden. På dette tidspunkt var der to andre af rederiets skibe på vej op til Kiunga. **Arktis Sirius** lå strandet ca. 25 km. fra Kiunga. Nu lyder det voldsomt, at skibet var strandet. Men det var hverdagskost, når man sejlede på floden. Tit faldt vandet i floden meget hurtigt, og så strandede skibet bare, når der ikke var mere vand. Det skete der som regel ikke noget ved, man ventede bare til vandet igen steg. Så sejlede man videre.

Arktis Trader lå til ankers ca. 85 km. længere oppe på floden. Da vandstanden ved Kiunga var faldende, så jeg ikke nogen mening i at gå længere op. Vi ville ikke kunne lave noget alligevel, derfor valgte jeg at blive liggende i flodmundingen.

Der var også andre danske skibe herude. Et par stykker sejlede i fast fart med forsyninger til Kiunga fra Australien. Skipperen på den ene, havde sejlet fast på floden de sidste 10 år. Han kendte floden som sin egen bukselomme, og blev derfor en uvurderlig hjælp for os "nybegyndere".

Fra munden til Kiunga var der ca. 500 km. sejlads på floden gennem junglen. Der eksisterede ikke nogen egentlige kort over floden. Mineselskabet havde nogle opmålingsbåde sejlede, og de lavede nogle temmelig usikre kort, som vi brugte. Flodlejet ændrede sig meget på nogle strækninger, alt efter vandstanden og strømmen. Så det var lidt af en usikker affære at sejle der.

Hver morgen havde vi kontakt med Kiunga og de andre skibe. Her blev vi opdateret med vandstanden, og hvad der ellers var af nyheder.

Efter den første uge til ankers, måtte vi rationere vores ferskvand. Normalt lavede vi selv ferskvand når vi sejlede. Men det kunne vi ikke her på floden. Og da vi ikke vidste hvor længe vi skulle vente inden vi kom til Kiunga, ville jeg ikke risikere at løbe tør for vand.

Oppe i minen arbejdede der en dansk medarbejder. Han ville komme ud og besøge os på ankerpladsen. Jeg havde regnet med han ville komme med båd, og blev lidt betænkelig da han meddelte, at han ville komme med en helikopter. Der var daglige flyvninger mellem Kiunga og Karabi med en lille helikopter. Det var den der ville aflægge os et besøg. Da de kom, og jeg fik radiokontakt med piloten, meddelte han at han ville lande på vores 1 luge. Her var lige plads til han kunne sætte helikopterens pontoner ned. Danskeren stod af, og helikopteren forsatte sin flyvning. Vi fik nu post hjemmefra, også ny instrukser omkring hvad der videre skulle ske. Vi fik



også en hyggelig sludder med danskeren, og da helikopteren kom tilbage virkede det ikke helt så afskrækkende, at den skulle lande på lugen.

Arktis Trader, der lå et stykke oppe på floden, fik nu besked fra Kiunga om at sejle ud til Karabi og lave nogle bomtests. Jeg aftalte med skipperen på Trader, at de skulle stoppe op hos os på vej ud. De havde nogle ekstra tanke med ferskvand, og havde så meget de kunne forsyne os. Det var med at tænke kreativt herude, og ikke mindst, at hjælpe hinanden hvor det kunne lade sig

gøre.

Minen havde selv 4 skibe sejlede på floden. De var specielt bygget til denne form for sejlads. De havde en meget lille dybgang, og kunne sejle på floden selv med lav vandstand. En af dem kom forbi os, og fik proviant med op til **Arktis Sirius**, der nu havde ligget på grund næsten en måned.

Den 28. november, fik vi besked på at vandstanden næsten var normal ved Kiunga. Vi lettede anker, og begyndte at sejle op af floden. Som tidligere beskrevet, var der ikke ordentlige kort over floden. Flodmundingen var dog kortlagt, så den første del af sejladsen var uden problemer. Men snart blev det anderledes. Nu måtte vi sejle efter hvad vi kunne se ud fra strømmens sætning, og hvad vi ellers kunne observere visuelt. Vores to lokalkendte "lodser" havde vi kun begrænset hjælp af. Deres lokalkendskab strakte sig kun til, at de kunne "læse" strømmen lidt bedre end os. Vi kom ikke helt op til Kiunga i første omgang. Ca. 70 km. fra Kiunga ankrede vi. Her lå 2 danske skibe, **Svendborg Gardia** og **Svendborg Gate**, også til ankers. Et par af minens egne skibe lå der også. Der blev nu arrangeret losning til pramme, som blev sejlet ned fra Kiunga. Først blev de andre skibe losset, og til sidst lossede vi en del af vores last til prammene. Det var ikke særligt rart at ligge og losse på denne måde. Vi havde et par af de tunge løft på lugen, og disse skulle selvfølgelig losses først, inden vi kunne komme til resten af lasten. Skibet skulle trimmes for hvert løft, så det tog sin tid. Men det gik nu meget godt, og vi fik losset en del af lasten i løbet af nogle dage.



Vandstanden i floden var ikke særlig stabil. Best som vi troede nu steg vandet, så vi kunne komme det sidste stykke til Kiunga, så faldt det i stedet. Det var ikke andet at gøre, end at væbne sig med tålmodighed. Til sidst kunne vi ikke losse mere p.g.a. skibets stabilitet. Så var der bare tilbage at vente. Svendborgskibene blev udlosset, og kunne begynde at sejle ned igen.

Den 6. december fik vi besked fra Kiunga, nu var der vand nok til vi kunne komme det sidste stykke. Det havde regnet meget kraftigt hele

natten, så der var også en meget kraftig strøm i floden. Vi lettede anker, og begyndte den sidste del af rejsen. Det gik ikke så stærkt på grund af den stærke strøm, men vi kom dog op til Kiunga sidst på dagen. Her ankrede vi og afventede kajplads. På vejen havde vi passeret **Arktis Sirius**, som stadig stod på grund. Også for dem var der nu udsigt til at komme af grunden.

Den 10. december, efter nogle dage til ankers, blev vi endelig udlosset. Efter oprydning efter losningen, lastede vi 1640 tons kopper erts. Derefter gik vi igen til ankers og afventede sejlordre. Igen var det vandstaden i floden, der voldte os vanskeligheder. **Arktis Sirius** kom langt om længe af grunden. Efter udlosning og lastning, lå de nu til ankers sammen med os. Derimod var **Arktis Trader** gået på grund ca. 1 times sejlads fra Kiunga. De stod på en sandbanke midt i floden, og stod ret hårdt på denne grund.

Den 16. december, om morgenen, sejlede vi fra Kiunga. Strømmen i floden var ca. 6 knob, så der var fart på nedad. På et tidspunkt tog vi grunden, og skibet svingede helt rundt i den kraftige strøm. Vi kom dog hurtig fri, og kunne forsætte sejladsen ud til **Karabi**.

Efter losning til **Karabi**, gik turen tilbage til Kiunga. Denne gang i ballast, så skibets dybgang var ikke så stor. Når to skibe mødte hinanden på floden, den ene på vej ned af floden, den anden på vej op, skulle den, der var for opgående, vige for den anden. Det foregik ved, at man satte skibet ind i den bagbord flodbrink, og ventede til det andet skib var passeret. Forskibet kunne godt være grundstødt, men med den stærke strøm var det ikke noget problem at komme fri igen.

Den 21. december lastede vi igen i Kiunga, og sejlede derfra samme dags aften. Den 24. december ankrede vi ved Umonda Island i flodmundingen. Der var frisk vind fra NNV, så losningen



ved **Karabi** blev udsat til vejret bedres. Vi holdt en stille og rolig juleaften til ankers. Juledag gik vi langs siden af **Karabi** og lossede. Derefter returnerede vi til Kiunga.

Vi kom dog ikke så langt. Den 26. december om eftermiddagen gik vi på grund på en sandbanke et stykke oppe af floden. Trods flere forsøg lykkedes det ikke at komme af grunden. Vi lænsede alt det ballastvand vi kunne, uden at miste stabiliteten. Ved højvande næste morgen prøvede vi igen at komme af grunden, men forgæves.

Arktis Sirius, som også var på vej tilbage til Kiunga, prøvede at få en trosse over til os. Også dette måtte vi opgive, da de ikke kunne komme tæt nok på os, uden selv at risikere at grundstøde. Det var et ret uheldigt tidspunkt vi grundstødte på. Det var spring-tide da vi gik på grund, og nu faldt vandet i floden mod neap-tide. Næste spring-tide ville først være den 8. januar, så der var lange udsigter til vi kunne komme fri. Et af minens egne skibe passerede os inden vandet for alvor faldt. Her prøvede vi også med en trosse fra dem, og igen forgæves, vi stod for hårdt på grunden.

Under vores "landgang" på Fly River, måtte vi stå model til mange spøjse bemærkninger når de andre skibe passerede os. Men det tog vi nu med godt humør. Vi var jo ikke de eneste der var grundstødt på denne måde. Det havde alle skibene på floden efterhånden prøvet. Vi fik en stille og

rolig nytårsaften, hvor vi ikke behøvede at spekulere over hvad vi skulle næste dag. Da vandet var på det laveste, kunne vi gå tørskoet rundt om skibet. Det benyttede jeg mig af. Sammen med maskinchefen, fik vi inspiceret skibets ror og skru. Dæksbesætningen fik demonteret vores lossegrej og totalt overhalet dette. Så tiden blev dog brugt på noget fornuftigt. Vi fik også besøg ombord medens vi stod der. Et stykke fra os lå der en savmølle. Ejeren af den, en Australier, kom og besøgte os. Det var meget hyggeligt.

Efterhånden som vandet steg for hvert højvande, startede vi maskinen og kørte med skruen for at lave en rende langs med skibet. Det gav et godt resultat, dog først efter nogle gange. Til sidst kunne vi mærke bevægelse i skibet, og den 7. januar, ved eftermiddagshøjvandet lykkedes det at komme af grunden ved egen kraft og vi kunne forsætte sejladsen til Kiunga. For mit vedkommende, blev det til endnu 2 rundrejser fra Kiunga til **Karabi**, og de gik uden uheld.

Da vi kom til Kiunga igen den 27. januar, blev jeg afløst og skulle hjem på ferie. Hjemrejsen blev en længere affære. Først med helikopter fra Kiunga til Daru. Derfra med lokalfly til Port Moresby, hvor jeg havde en overnatning. Videre til Darwin i Australien, Singapore, Bangkok for til slut at lande i København, den 31. januar 1993.