

Weekend

Tillæg til Politiken, søndag 4. januar 2004



1. april er to år siden Færøerne overtog ansvaret for søredningstjenesten.

SIDE 4



I takt med at de færøske myndigheder overtager stadig flere opgaver, forsvinder Færøernes Kommandoes forpligtelser på øerne.

SIDE 4



Foto: Beskytteren

„Skipperen springer ned i lasten. Han dykker ned i vandet, mens han forsøger at rense pumpen. Men det er håbløst.“

SOS Eystfelli

Havet giver og havet tager. Sådan lyder et gammelt færøsk mundheld, der for de 3000 færinger med havet som arbejdsplads og dets ressourcer som levebrød er en påmindelse om, hvor uendelig små og skrøbelige vi mennesker er, når havet viser sig fra sin barskeste side.

Det er beretningen om redningsaktionen sydvest for Færøerne, hvor kutteren Eystfelli sprang læk midt i en orkan, og om de folk, hvis opgave er at redde menneskeliv på havet

Af Jon B. Hvidtfeldt

Om bord på den 104 brutto-registertons store fiskekutter Eystfelli kæmper tre fiskere med at få fiskelinen indenbords. Klokkeren er halv otte om aftenen, fredag 30. september 1988. I aften er 10 døgn siden de forlod hjembyen Klaksvig for at sejle de 180 sømil i sydvestlig retning fra Færøerne ud på Lúsabankin. På trods af dårligt vejr har de formået at fiske alle dage, og i lasten ligger nu 8.500 pund helleflynder. De fleste andre skibe i området er allerede søgt ind mod land, men de tre mænd har indtil nu valgt at fortsætte med fiskeriet. Dette på trods af at kutteren midt på eftermiddagen fik en lussing, hvor det føltes som den blev løftet op af havet og kastet ned igen. Vejrudsigten lover ingen bedring, tværtimod, og derfor har de nu besluttet at sejle i læ af øerne. Men først skal linen ind.

På dækket skiftes Árni Zachariassen og Henning Viðbjörg til at stå og hægte helleflynderne af linen og sørge for, at den ikke vikles sammen. Imens står skipper Liggjas Johannesen på broen og styrer linespillet. De tre mænd kommer alle fra Klaksvig og kender derfor hinanden godt. På trods af at Henning med sine 29 år er ældste mand ombord, er det hans første tur med Eystfelli. 26 år gamle Árni er styrmand og har været med i et stykke tid, mens Liggjas på 24 er en af tre ejere og har været med, siden kutteren blev købt for godt et år siden.

Oprikelig skulle de være flere, men det kniber med at bemande fiskekutterne, nu

hvor indtægten ikke er pralende, samtidig med at der er masser af arbejde inde på land. Med kun tre mænd ombord må hele linen indenbords, før helleflynderne kommer i lasten.

Så snart den sidste helleflynder er hægget af linen, sætter Liggjas kursen mod Færøerne. Imens åbner de to mænd på dækket lastelugen. Til deres store overraskelse opdager de, at hen i mod en tredjedel af lasten svarende til cirka tre kvart meter er fyldt med vand, og vandstanden stiger.

Liggjas kommer ned på dækket. Som så ofte for de sidste dage er problemer med lænsepumpen, der står placeret i bagerste del af lasten lige foran skottet til maskinrummet. Igen er pumpen tilstoppet.

Skipperen springer ned i lasten. Han dykker ned i vandet, mens han forsøger at rense pumpen. Men det er håbløst. Liggjas kan ikke komme til. Øjeblikket senere erfarer han, at heller ikke lænsepumpen fungerer, og drivvad kravler han gennem stigen op på dækket igen.

Eneste resterende mulighed er at give sig i kast med den store håndpumpe, der er placeret på dækket lige foran styrehuset. Selv om vandet står højt i maskinrummet er stadig gang i den 500 hestekræfter store Grená-motor. Motoren blev købt brugt og sat i Eystfelli lige efter at kutteren, der blev bygget af egetræ i Marstal i 1972, blev overtaget fra de tidligere ejere.

Frem og tilbage, frem og tilbage kæmper fiskerne med pumpens store håndtag. Selv om de på skift lægger alle kræfter i, er det en ulige kamp at holde vandstanden nede.

Klokkeren halv elleve bukker håndpumpen under. En lille jernstang inde i pumpen knækker og gør det umuligt at få håndtaget til at sidde fast.

Fra styrehuset forsøger Liggjas at kalde de færøske inspektionsskibe over radioen. Men intet svar. Dernæst ringer han til Torshavn Radio. De må sende et skib eller en helikopter ud med en pumpe.

Kystradioen sender meldingen videre til Færøernes Kommando, der har ansvaret for eftersøgning og redning i færøsk søterritorium. Bedst mulighed for at yde assistance har det danske inspektionsskib Beskytteren, der ligger i farvandet syd for Færøerne. Det ene af de færøske inspektionsskibe er ude i anden opgave, mens det andet er til reparation.

#

Vagten i Beskyttersens radiatorum river beskeden fra Færøernes Kommando ud af telexen. Der bliver kaldt på assistance fra en færøsk linefisker. Positionen er 60 grader 25 minutter nord og 12 grader 35 minutter vest. Han ruller beskeden sammen og lægger den i røpstens hylster, hvor den med luftkraft bliver blæst op på broen. Øjeblikket efter er Beskyttersens chef, Axel Fiedler, på broen.

Det er kort før midnat, og første vurdering tyder på at det vil tage Beskytteren syv til otte timer at nå frem til Eystfelli, der ligger cirka 140 sømil mod vest. Fiedler giver ordre til at lukke skibets vandtætte skotter og i maskinrummet bliver fyret op under den tredje B&W Alpha dieselmotor. Alle skibets 7440 hestekræfter sæt-

tes ind for at nå frem hurtigst muligt. Chefen giver vagthavende på broen besked på at purre mandskabet ud i god tid, inden Beskytteren er fremme ved Eystfelli, hvorefter han selv går til køjs for at få nogle timer på øjet. I morgen kan blive en lang dag.

I radiatorummet får vagthavende kontakt med Eystfelli på den internationale, langt-rækkende nødfrekvens 2182. Imens viser vejr-meldingerne at stormlavtrykket fra orkanen Helene, der for få dage siden satte sine spor i Caribien, hastigt nærmer sig farvandet syd for Færøerne.

#

Vandstanden stiger fortsat ombord på Eystfelli. Hele tiden holder fiskerne øje med motoren, for hvor længe kan den holdes kørende. De vil forsøge at sejle så langt mod land, som de kan. En gang i timen er de i kontakt med Beskytteren for at opgive position, samt berette om situationen ombord.

Eystfellis skrog er indrettet sådan, at forrest er et lille rum, lige bagved en lille fryselast, dernæst den store last, så maskinrummet, kahytten og helt agter tre olietanke. Lige bag fryselasten er et vandtæt skot, som fiskerne får lukket til, men mellem den store last, maskinrummet og kahytten

er ikke vandtæt, og derfor flyder vandet fra lasten og videre agterskibs.

Kvart over tre om natten er vandstanden steget så meget, at vand kommer op på motorens svinghjul og det begynder at sprøjte over på dynamoen og resten af elektronikken. Af frygt for at det hele skal kortslutte beslutter fiskerne at slukke for motoren.

Nu er intet at gøre bortset fra at vente. De kan ikke sejle, og de kan ikke pumpe. Kun vente. Mens Liggjas og Henning bliver oppe på broen, går Árni ned i kahytten. På trods af at vandet står højt, vil han forsøge at få sig en lur i den ene af overkøjerne. Der er alligevel ikke noget, han kan gøre. Et øjeblik senere bliver Árni vækket af et sug i maven. Der er helt stille om bord, og han føler, at Eystfelli bliver trukket længere og længere ned. Sekundet efter brydes stillheden af en voldsmom bølge, der river og flår i hele skibet. Árni går op på broen igen.

#

Chefen er tilbage på broen kort før klokken fem. Umiddelbart efter kalder han på skibets næstkommanderende, Søren Beck, der skal møde på broen med det samme. Samme besked får operationsofficeren, radiostationslederen og maskinchefen. For en

time siden har Eystfellis skipper fortalt over nødfrekvensen, at de har været nødt til at slukke for motoren og nu driver med vinden.

Den optimale løsning vil være at bjærge fiskerne med helikopter og flyve dem til lands. Men mændene på broen tøver. Skibet er ustabil i den hårde sø, og derfor er det risikabelt at løse surringerne og køre helikopteren ud af hangaren, ud på det forblæste dæk. Vinden er 23 meter pr sekund fra sydøst og stadig tildagende, og der vil gå yderligere to til tre timer, inden de når frem til Eystfelli.

Den dårlige sigtbarhed gør det vanskeligt for Beskytteren at få øje på Eystfelli, og da inspektionsskibet nærmer sig kutterens opgivne position, beder Fiedler fiskerne opsende nødraketter. Konstant lurer frygten for, at Eystfelli vil synke.

#

Nødraketterne ligger gemt oppe på broen. Árni og Henning tager hver sin, hvorefter de går ud på dækket for at affyre dem. Først en og lidt senere en til.

På inspektionsskibet er lettelsen stor, da et rødt lys dukker op på himmelen. Klokkeren er 07.54. Og da kutteren øjeblikket efter slukket for alt det elektriske på broen åbenbar Eystfelli ligger højt i søen og ligner umiddelbart ikke et skib, der er ved at synke.

Samme optimisme gør sig ikke gældende på kutteren. Efter at fiskerne standsede maskinen har de efter hvert slukket for alt det elektriske om bord for at spare mest muligt på strømmen. Kun VHF'en er tændt, så de en-

gang i timen kan holde radiokontakt med Beskytteren. I timevis har de ligget i bælgrør og ventet og ventet, og i et døgn har de stort set ikke lukket et øje. Under dæk stiger vandstanden stadig.

#

I et forsøg at tømme havets bølger beslutter Beskyttersens chef at de skal hælde olie i havet. Ideen stammer fra gamle dage, hvor skibstran blev brugt til at dæmpe havet, da det lagde sig som en hinde på vandet. Talen er om en nødsituation, og Fiedler mener, at det er et forsøg værd for i første omgang at få Beskytteren til at ligge roligere i søen. Ordren går ned i maskinrummet til maskinregnskabsfører Svend-Åge Søbygge, der på grund af vejret får formiddagen at gå med papirarbejde. 33-årige Søbygge har hidtil holdt sig til de lidt ældre inspektionsskibe Vædderen, Ingolf og Fylla, der alle er af Hvidbjørnen-klassen. Nu skulle han være udstationeret til værftet i Svendborg i forbindelse med bygningen af de nye inspektionsskibe. Men så kom ordren om, at han skulle denne ene tur med Beskytteren.

Hurtigt skruer Søbygge på ventilerne, så olie pumpes fra en tank over i en anden. Han fortsætter, til olien flyder ud gennem overløbsrøret, ud på agterdækket og i havet.

Kort tid efter må Beskyttersens besætning erkende, at det er nyttesløst. Naturens kræfter lader sig ikke tæmme så let. Bølgerne laver brod igennem den tynde olie, som hvirvles op i luften og bæres ind over in-

spektionsskibet og forvandler store dele af dækket til en glidebane.

Den mørkeblå Lynx-helikopter står stadig trygt surret fast til dækket inde bag hangarens store port. Normalt fås helikopteren altid ud, hvis man sejler med bølgerne. Men i dag bliver det 75 meter lange, 12 meter brede og 1970 bruttoregistertons tunge skib kastet frem og tilbage i søen. Piloten melder klart ud, at det vil være uansvarligt at forsøge at få helikopteren i luften, og at han ikke kan garantere for dens sikkerhed.

#

Efter det mislykkede forsøg med gasolien beslutter Axel Fiedler, at de skal forsøge at få en trosse over på Eystfelli, hvorefter kutteren kan tages på slæb. Beskeden går videre til næstkommanderende, der har ansvaret for gasterne på dækket. Den værste olie er væk, men det er stadig en kamp for folkene at holde sig på benene.

Et par matroser bliver sendt op på hangaren, hvor slæbetrossen ligger, mens andre står nede på helikopter-dækket og slænger den 15 centimeter tykke trosse fra side til side. Trossen må ligge godt, så den er nem at få i havet, når fiskerne senere skal trække den over til kutteren.

En af matroserne henter et lille gevær fra hangaren. I geværet sidder en 30-40 centimeter lang metalpil, der er forbundet til en lille blikdåse med en to millimeter tynd nylonline, også kaldt gunline. Matrosen sigter ud i luften et godt stykke over Eystfelli.



Eystfelli var til fiskeri på Lúsabanki (Ytstibanki), 180 sømil sydvest for Færøerne, da den sprang læk om aftenen 30. september 1988. Kort før midnat blev Beskytteren kaldt til assistance. Inspektionsskibet lå på det tidspunkt i farvandet syd for Færøerne, cirka otte timers sejlads fra kutteren. Eystfelli forsøgte at sejle mod land, men klokken kvart over tre om morgenen var vandsstanden i maskinrummet steget så meget, at fiskerne valgte at slukke for motoren. De to skibes positioner er angivet med et kryds, mens den røde firkant markerer positionen, hvor redningsaktionen fandt sted. Øverst fås et overblik over Færøernes 275.000 km² store havområde.

Illustration: Jon B. Hvidtfeldt

Med stor fart skydes pilen af sted, mens nylonlinen fibres ud. Målet er at få linen til at falde ned over skibet. Men forgæves.

#

På Eystfelli er fiskerne parat til at gribe fat i gunlinen, da Beskytteren gør indløb til endnu et nyt forsøg. Igen skydes linen fra helikopterdekke mod den lille kutter, der skiftevis rider på bølgekamme, for så at forsvinde så dybt ned i bølgedale, at dens mastetoppe er i højde med Beskytterens vandlinje. Flere gange mister fiskerne det store grå skib af syne bag bølgerne.

Denne gang er heldet med dem. Gunlinen falder ned over Eystfellis formast og videre ned på dækket. Øjeblikket efter fjerner skibene sig fra hinanden på hver side af en bølge, der kunne have løftet kutteren op på Beskytterens helikopter-dæk.

#

Árni har fat i gunlinen, der ligger ned over fordækket. Men den glider i håndskerne, som han derfor må smide fra sig. Han begynder at trække den tynde line til sig, mens Henning kommer for at hjælpe. Eneste mulighed er at trække linen ind med håndkraft, for med slukket motor kan de ikke bruge kutterens elektriske spil.

Gunlinen er bundet fast i en lidt tykkere line, en jæger, som så igen er bundet fast i slæbetrossen. En nødvendighed, da den meget tynde gunline langt fra er stærk nok til at trække en lang, våd og tung slæbetross.

Over radioen beder Liggjas Beskytteren om at få en håndholdt VHF over på Eystfelli, da der næsten ikke er mere strøm på kutterens egen radiosender. Han foreslår, at de kommer den i en vandtæt pose og binder den fast i forenden på selve slæbetrossen, for så kan han tage imod den, da slæbetrossen kommer over på Eystfelli. En anden mulighed er at få VHF'en over på samme måde, som når man afliver post mellem skibe. Nemlig ved at komme den i en vandtæt pose som bindes fast i en bøjle, som Beskytteren så skal sætte ud med en line, mens de sejler op mod vinden foran Eystfelli. Så kan bøjen drive over mod kutteren, hvorefter fiskerne kan tage den op.

Men svaret er nægtende. **Pludselig gør skibet et kraftigt ryk, der slynger en af matroserne ind mod kapstansen. Med kraftige smerter i hoften trækker han sig tilbage til kabyssen.**

Slæbetrossen falder tungt ned i havet. Selv om trossen flyder i vandoverfladen bliver den tungere og tungere at trække for hver meter, der kommer i havet. Langsomt driver den mod agterskibet og skruen. Af frygt for at få linen om skruen tør Beskytterens kaptajn ikke at lægge skibet helt stille, mens fiskerne trækker linen over.

På fordækket kæmper Árni og Henning stadig med gunlinen. Men selv om de

hiver til sig af al kraft, får de aldrig så meget som fat i jægerlinen. Pludselig giver det et ryk i gunlinen, der bliver trukket i modsat retning. Árni forsøger at stritte imod og holder fast, men den tynde line brænder sig igennem hans hænder og forsvinder tilbage i havet.

Fra Beskytterens helikopter-dæk indser Søren Beck, at forsøget ikke kan gennemføres, og beordrer trossen tilbage. Afstanden mellem skibene er simpelthen blevet for stor. Et par matroser bliver sendt ned på agterdækket, der det seneste øjeblik har været ubemandet, for at sætte slæbetrossen rundt om kapstansen, et opretstående spil, hvorefter den kan blive trukket ombord på Beskytteren igen.

Pludselig gør skibet et kraftigt ryk, der slynger en af matroserne ind mod kapstansen. Med kraftige smerter i hoften trækker han sig tilbage til kabyssen, mens andre må træde til.

Imens giver Árni slip på den eneste fysiske kontakt til Beskytteren.

#

Gentagne gange skyller brodsøer ind over Beskytterens lave agterdæk, men matrosernes dragter af vandtæt stof skåner dem for de værste dukkerter. Alle mand på dækket er udstyret med livlinier, så de kan hugge sig fast under arbejdet og

derved undgå at miste fodfæstet og falde over bord. Pludselig får to af matroserne deres redningsveste pustet op, da udløsermekanismens tabletter opløses i en mægtig brodsø, mens de kæmper med at få de halvt-andet hundrede meter slæbetross tilbage om bord.

I frustration beslutter fiskerne at forsøge at starte motoren igen. Der er stadig liv i Grenåen, men igen begynder vandet at sprøjte fra svinghullet over på dynamoen. Et kvarters tid senere tør de ikke lade den køre af frygt for kortslutning og slukker igen.

Eystfelli ligger nu tungere i søen. Især agterenden flyder tungt, og meget vand er både i maskinrummet og i kabytten. Over den næsten udbrændte VHF bliver Liggjas bedt om at sende nødraketter op. Beskytteren, der ligger og kredser i nærheden af kutteren, har tabt dem af syne i det dårlige sigte og kan heller ikke se den på radaren. Igen går Árni ud på dækket for at af-fyre nødraketter. I skyndingen knækker han udløseren på den første raket, griber fat i den næste og øjeblikket efter brænder en rød stjerne på den grå himmel. Lidt senere kan fiskerne skimte inspektionsskibet ude i horisonten.

Om bord på Beskytteren indkalder Axel Fiedler næstkommanderende, teknikofficeren, maskinchefen og operationsofficeren til nyt møde på broen. Klokken nærmer sig fire om eftermiddagen og mulighederne er ved at udtømmes. Få minutter over seks vil solen gå ned, og så kan Beskytteren reelt ingenting gøre andet end at vente til næste morgen.

Derfor føler Fiedler sig presset til at give fiskerne et ultimatum. Vurderer de, at der er en reel risiko for, at Eystfelli vil synke i løbet af natten, skal de gå i redningsflåden nu, og så vil Beskytteren forsøge at samle dem op. Ellers må de vente om bord på kutteren til dagry.

I en kamp mod tiden får skibets elektrikerer fjernet styreledningerne til manøvrerepulten, hvorefter de får lavet en ny kontakt, der kan styre kranen uden om relæet i kranens hovedtavle. Med risiko for at det hele kortsletter tester elektrikerne kranen. Den virker, men kan kun hejse meget langsomt.

Imens venter fiskerne utålmodigt på grønt lys fra Beskytteren til at gå i redningsflåden.

#

De tre fiskere er i tvivl. Helst vil de blive på Eystfelli, og med en fuldt opladet VHF ville de måske have gjort det. Men uden nogen form for kommunikation, og uden elektricitet... Hvad vil der ske, hvis Beskytteren taber dem af syne, og vil Eystfelli holde sig flydende natten over?

Få minutter senere modtager Rudy Syberg beskeden i radiorummert. Fra broen informerer Fiedler fiskerne om, at de først skal forsøge at komme et godt stykke væk fra Eystfelli, hvorefter han vil forsøge at sejle Beskytteren ind imellem kutteren og redningsflåden, hvor inspektionsskibets kran er placeret.

Nede på dækket bliver redningskurven rigget til, og desuden bliver et særligt net, som fiskerne har mulighed for at klatre op ad, hængt ud over styrbordssiden. Endnu engang står folkene på dækket under vand, da en høj sø bryder ind over skibet. Hurtigt viser det sig, at kranen er sat ud af funktion. Brodsøen har ramt kranens kontaktboks, og der er kommet vand ned i manøvrerepulten, hvorefter start og stopknapperne til hydraulikpumperne er kortslettede. Uden kran kan redningskurven ikke benyttes.

I en kamp mod tiden får skibets elektrikerer fjernet styreledningerne til manøvrerepulten, hvorefter de får lavet en ny kontakt, der kan styre kranen uden om relæet i kranens hovedtavle. Med risiko for at det hele kortsletter tester elektrikerne kranen. Den virker, men kan kun hejse meget langsomt.

Imens venter fiskerne utålmodigt på grønt lys fra Beskytteren til at gå i redningsflåden.

#

Redningsflåden blæses op, og Árni, Liggjas og Henning springer fra kutterens styrbordsside over i flåden.

De har valgt skibets læsede og vil forsøge at komme tørre over i redningsflåden. Med sig har de kun skibspapirer og penge, alt andet bliver efterladt om bord på kutteren.

For alles vedkommenhed er det første gang, de sidder i en redningsflåde. Eneste erfaring fra redning til søs har Árni, der engang blev hejst fra en fiskekutter op i helikopter vest for Shetlandsøerne. De var på vej til den skotske havneby Scrabster at sælge fangsten og sad nede i kabyssen og spillede kort til aftensmaden, kogte færehoveder og kartofler, blev færdig, da den kogende gryde væltede ned over

Árnis ben.

Fiskerne forsøger at padle væk fra Eystfelli, men så snart de er ved at komme fri af kutteren, bliver de presset tilbage. Det var ikke nogen god ide at vælge læsiden, for den lille redningsflåde driver langt fra så hurtigt som kutteren. Flere gange forsøger de at komme fri både for og agter, men kun for at blive blæst tilbage under kutterens læsede.

Efter gentagne forsøg lykkes det at komme et stykke væk fra kutteren, der dog ikke vil give slip. Redningsflådens drivanker er kommet fast i Eystfellis ror og skruer, og fiskerne indser, at de er nødt til at skære sig fri. Samtidig er de klar over, at dette vil påvirke redningsflådens adfærd i søen.

Redningsflåden er konstrueret således, at den skal suge sig fast til søen, men uden drivanker bliver den meget lettere i søen og er derfor mere udsat for at kæntrere. Endvidere virker drivanker som en forøjning, der holder flåden op mod vinden, så den ikke kæntrer eller driver for langt væk fra dens oprindelige position.

Árni skærer linen over. Uden drivanker nærmest skøjter de hen over bølgerne væk fra Eystfelli. Mens Liggjas og Henning sidder og lægger med hver sin åre, holder Árni øje med de store

bølger, og da de kommer, kaster han sig op mod brodsøerne i et forsøg at hindre, at flåden kæntrer.

#

Nede i Beskytterens kontrolrum tager Svend-Åge Søbygge dykkerdragten på. Da han ud over at være maskinregnskabsfører også er svømmedykker, er det hans opgave at blive hejst ned med kurven og hente fiskerne sikkert om bord på Beskytteren. Dykkerdragten er en tørdragt, som vil holde ham varm, selv om han skal ligge i søen et godt stykke tid. Men den tætte og snævre gummidragt kan nemt drille, og derfor har han en mand til at hjælpe sig med at tage den på. Hele kroppen skal med gennem dragtens hals, der kan udvides som en elastik for så at slutte tæt til halsen igen. For at den skal være helt tæt bliver der sat en halsring i, og endvidere får Søbygge en hætte på. Svømmefødderne hægter han fast i sit bælte.

Fiedler gør klar til indløb. Bortset fra kutteren og redningsflåden ser han kun det stormende hav, så langt øjet rækker, og han føler sig som en meget lille mand i det overvældende ocean. Tanken om at dette kan være dagen, der vil betyde en forskel på resten af hans liv, bliver ved med at vende tilbage. For lykkes det ikke at få alle tre fiskere sikkert ombord på Beskytteren, vil han have det skidt med sig selv resten af livet. Igen og igen vil han spørge sig selv, hvad gik galt.

Fiedler styrer Beskytteren helt tæt på redningsflåden og lægger skibet næsten stille. Med bagbord op mod



Helst vil de tre fiskere blive om bord på Eystfelli, men vil kutteren holde sig flydende natten over? Fra skibets læsede forsøger de at komme over i redningsflåden

Foto: Beskytteren



Uden drivanker nærmest skøjter den lille flåde hen over bølgerne væk fra Eystfelli

Foto: Beskytteren



Mens de andre padler med hver sin åre, holder Árni øje med de store bølger, og da de kommer, kaster han sig op mod brodsøerne i et forsøg at hindre, at flåden kæntrer

Foto: Beskytteren

den kraftige vind gynger inspektionsskibet kraftigt fra side til side, mens søerne bryder ind over skibet.

Langsomt driver redningsflåden med langs Beskytterens styrbordside.

#

Árni får fat i entringsnettet og forsøger at holde fast. Han har svært ved at holde og hænger næsten helt ud af redningsflåden, mens Henning holder fast i hans ben. Efter et øjeblik må han give op. Redningsflåden driver videre, og selv om Beskytteren næsten har lagt stille, bevæger den sig stadig nok til at flåden kommer længere og længere agter på skibssiden.

Imens er redningskurven med Søbygge hejst ud over skibssiden og ned i det kolde hav. På dækket står to matroser med hver sin line, henholdsvis

Pludselig vælter en kraftig brodsø redningskurven, og inden de fire mænd når at reagere, ligger de i det iskolde hav.

for så vil den blive revet op af havet, når skibet lægger sig i bagbord, og desuden kan folkene i søen risikere at få den tunge krankrog i hovedet.

Søbygge griber fat i tovværket, der hænger rundt om redningsflåden, og holder den tæt ind til redningskurven, så fiskerne kan træde over i den. Langsomt begynder kranen at hive redningskurven op af søen. Men havet har ikke tænkt sig at lade dem slippe så let.

Pludselig vælter en kraftig brodsø redningskurven, og inden de fire mænd når at reagere, ligger de i det iskolde hav. Liggjas og Árni driver længere og længere agter mod skibets propel. Liggjas kan ikke svømme, og selv med redningsvest på har han desperat brug for noget at holde fast i. Han får fat i agterhaleren, der ligger helt slapt i vandet. Sekundet efter får Árni hovedet op over vandoverfladen og ser sig omkring. Han ser Liggjas gribe fat i et reb, tager fat i hans ben og holder fast.

»Maskinregnskabsføreren er væk. Maskinregnskabsføreren er væk.« En skinger kvindestemme fra helikopterdekke skærer sig igennem stormen og helt ned til Søbygge, der kæmper for at komme op til overfladen igen.

Søbygge er ikke kommet så langt væk fra kurven. Han spejder efter fiskerne. Det er hans ansvar at få alle med om bord på Beskytteren.

Redningskurven ligger med den blanke aluminiumsbund i vejret, og Søbygge ser, at den ene af fiskerne har fat i kurven. De to andre er lidt længere

væk, men ser dog ud til at have fat i noget at holde fast i, så de ikke driver væk fra skibet.

I fællesskab får de fire mænd vendt den to diameter store kurv, der holdes flydende af kork, som er bundet fast hele vejen rundt om den.

Fiskernes store og firkantede redningsveste gør det vanskeligt for dem at bevæge sig, men langsomt får de kæmpet sig op i kurven. Som den sidste kravler Søbygge op i den.

Men vægten af fire mænd er mere end redningskurven kan bære ved egen opdrift. Kurven bukker under og oprejst står mændene i vand til livet. Meget langsomt trækker kranen wiren ind igen, mens inspektionsskibet vælter fra side til side.

Med en refleksbevægelse griber Henning fat i en af

åbningerne under lønningen, der er lavet for at vand skal kunne løbe fra helikopterdekke ud over skibssiden. Når Beskytteren ligger plant i søen er der

5,75 meter fra vandoverfladen op til helikopterdekke, men når den i dag lægger sig i bølgerne, er afstanden mindre end en mandslængde.

Søbygge ser Henning blive løftet op med skibet, der lægger sig over i bagbord, og frygten for at de vil miste ham breder sig i redningsmanden. Oppe på helikopterdekke forsøger flere

mænd at række armene ud over skibssiden og ned til Henning. Kun få centimeter skiller deres hænder fra Henning, der af alle kræfter klamrer sig fast til Beskytterens skibsside, mens et dusin mænd på dækket og tre i redningskurven hjælpest ser på.

Med siden mod vindretningen kæmper Beskytteren tappert mod Nordatlanten. Tres grader i styrbord, og så tres grader i bagbord. Frygten er, at den vil lægge sig ned og ikke komme op igen. Men Beskytteren holder stand.

Da skibet den ene gang er ved at lægge sig i styrbord, giver Henning slip. Han falder ned over Árni i redningskurven, men inden han falder videre bagover og i havet, får de fat i ham.

Søren Beck giver kranføreren besked på at hive redningskurven op. Selv strækker han sig ud over skibssiden og holder fast i krankrogen til wiren er stram. Centimeter for centimeter hales wiren ind igen, mens redningskurven skiftevis bliver suget ind under skibet for derefter at blive skubbet et godt stykke ud igen, da Beskytteren igen lægger sig i styrbord.

Flere gange bliver kurven dyppet ned i vandet, mens den langsomt bliver hejst op

med kranen. Så snart kurven er i højde med helikopterdekke bliver de fire mænd hjulpet over på Beskytterens dæk. Som den sidste forlader Søbygge redningskurven, inden den bliver hejst ind på dækket. Klokkeren er nu seks, og mørket er faldet på.

#

Henning synker i knæ på dækket. Støttet af to af Beskytterens folk bliver han ført ned på skibets skadestue for at blive undersøgt. Imens bliver Árni og Liggjas fulgt under dæk, hvor de får et varmt bad, rent og tørt tøj på og varm kakao.

Stadig iført dykkerdragten går Søbygge ned i kontrolrummet for at tage dragten af. Lettet over at det gik godt og at han ikke mistede nogen. Men lidt efter lidt føler Søbygge, at han begynder at ryste. Først i hænderne, men snart i hele kroppen. Den kraftige rysten gør det umuligt for ham at få dykkerdragten af. Med et par matrosers hjælp får han dog dragten af kroppen, mens han modtager maskinchefens kammeratlige "ordre" om at drikke nogle bajere.

Øjeblikket efter sidder Søbygge og holder om to venner og en øl, og efterhånden begynder han at slappe af.

På skadestuen kommer Henning sig hurtigt. Heldigvis fejler han ikke noget, men har derimod været så udmattet, at han ikke har haft kræfter til at stå på benene.

#

Beskytterens gummi-båd sættes i havet på reden i Klaksvik. Klokkeren er knapt fem søndag morgen og det er stadig bælghøjt. Ombord er de tre fiskere, Liggjas Johannesen, Árni Zachariasen og Henning Viøbjørn. For lidt over elleve døgn siden sejlede de ud fra Klaksvik. Nu er de tilbage, men deres arbejdsplads og levested er blevet tilbage på det stormblæste hav sydvest for Færøerne.

Da fiskerne forlod Eystfelli havde de et spinkelt håb om at få kutteren med sig til lands. Hvis den overlevede natten og hvis vejret blev bedre dagen efter, så kunne de måske få en pumpe om bord. Men det gavner intet at tænke sådan.

#

Klokkeren 16:45 søndag eftermiddag, eller lidt over et døgn efter at fiskerne forlod kutteren, blev Eystfelli fundet af den færøske trawler Steintór. Eystfelli lå tungt i havet og vandet flød ind over den agterste del af skibet. Vejret var bedre, og det lykkedes Steintórs besætning at få en slæbetrosse ombord og tage Eystfelli på slæb.

Efterfølgende viste det sig, at den ene af Eystfellis slingrekøle var knækket.

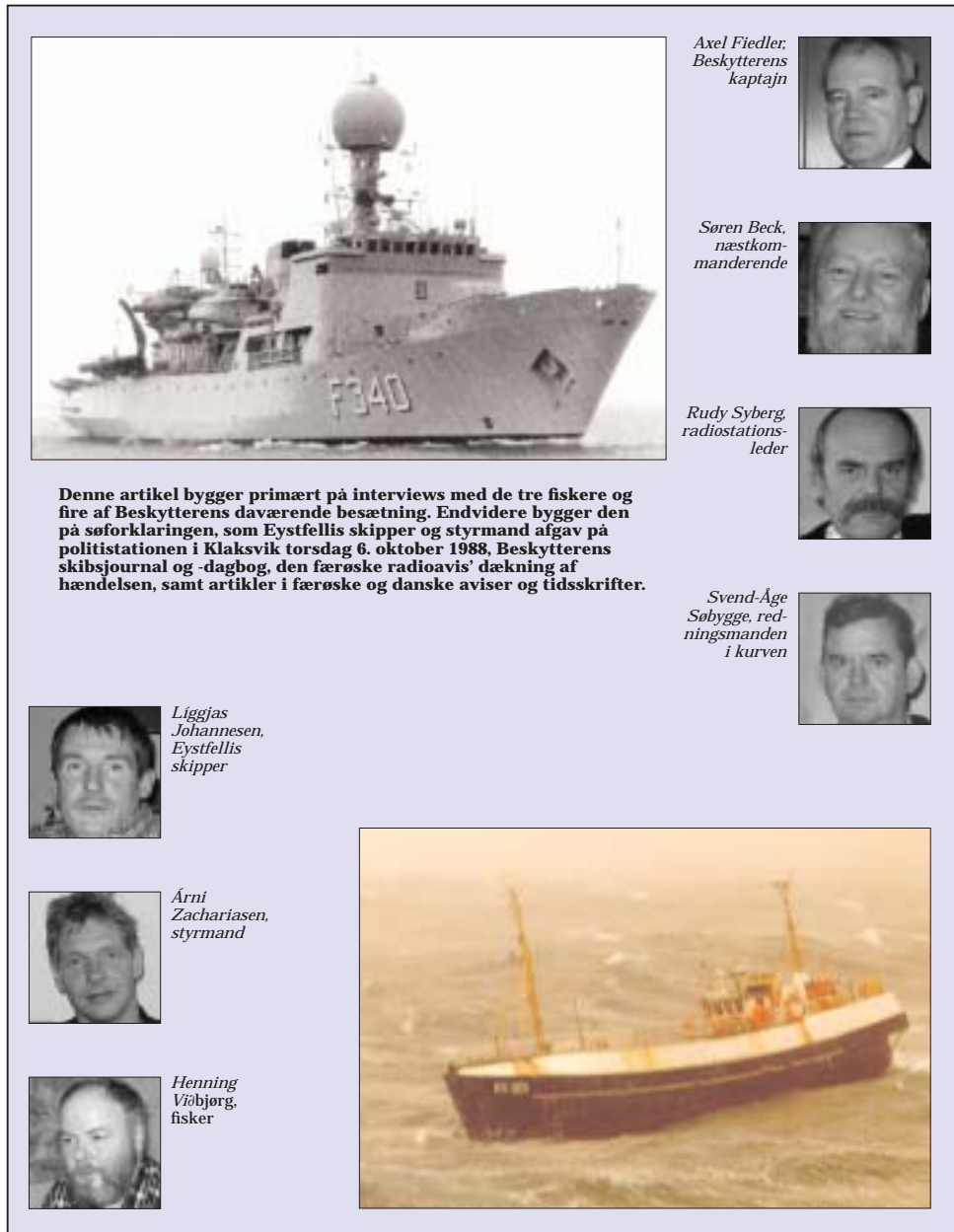
Eystfelli kom aldrig til fiskeri igen. Restaureringsarbejdet blev for omfattende til at det kunne svare sig økonomisk, og i august måned samme år endte kutteren sine dage på havets bund nord for Færøerne.

Liggjas Johannesen, Árni Zachariasen og Henning Viøbjørn er stadig fiskere. For sin indsats fik Svend-Åge Søbygge tildelt det Augsburgske Legat, som er en anerkendelse fra Søofficers-Foreningen, samt 3000 kroner.

bet. I 1996 fik ejerne en endelig tilladelse fra miljømyndighederne til at sænke Eystfelli, og i august måned samme år endte kutteren sine dage på havets bund nord for Færøerne.

Liggjas Johannesen, Árni Zachariasen og Henning Viøbjørn er stadig fiskere.

For sin indsats fik Svend-Åge Søbygge tildelt det Augsburgske Legat, som er en anerkendelse fra Søofficers-Foreningen, samt 3000 kroner.



Denne artikel bygger primært på interviews med de tre fiskere og fire af Beskytterens daværende besætning. Endvidere bygger den på søforklaringen, som Eystfellis skipper og styrmand afgav på politistationen i Klaksvik torsdag 6. oktober 1988. Beskytterens skibsjournal og dagbog, den færøske radioavis' dækning af hændelsen, samt artikler i færøske og danske aviser og tidsskrifter.



Søbygge griber fat i tovværket, der hænger rundt om redningsflåden, og holder den tæt ind til redningskurven, så fiskerne kan træde over i den

Foto: Beskytteren



Pludselig vælter en kraftig brodsø redningskurven, og inden de fire mænd når at reagere, ligger de i det iskolde hav.

Foto: Beskytteren



Vægten af fire mænd er mere end redningskurven kan bære ved egen opdrift. Kurven bukker under og oprejst står mændene i vand til livet

Foto: Beskytteren

Beredskabets nerve

1. april 2002 overtog de færøske myndigheder ansvaret for alt redningsarbejde i færøsk territorium, og samme dato blev MRCC-Torshavn etableret. Forude lå opgaven at opbygge en central, der kan håndtere enhver katastrofe

Af Jon B. Hvidtfeldt

Siden 1. april 2002 har de færøske myndigheder haft ansvaret for eftersøgning og redning i Færøernes 275.000 kvadratkilometer store havområde. Fra en bygning i Torshavns centrum koordineres indsatsen i tilfælde af en ulykke, katastrofe eller anden nødsituation i færøsk territorium, og her bliver nøglepersonerne samlet for at træffe de rigtige beslutninger og få budskabet videre ud i systemet. Satellitovervågning giver overblik over, hvor samtlige færøske skibe over 15 bruttoregister tons befinder sig.

Og med oplysninger om strømforhold og vindretning kan et avanceret computerprogram beregne, hvor et skib eller en flåde er drevet hen i forhold til senest opgivne position, hvilket kan være en stor hjælp i eftersøgningsarbejde. Sammen med en række kommunikationsudstyr er dette de primære redskaber for nerven i den færøske redningstjeneste.

MRCC-Torshavn er resultatet af selvstyrekoalitionens (1998-2002) ønske om større selvbestemmelse, og siden etableringen har MRCC-Torshavn haft ansvaret for alle SAR operationer i færøsk territorium. En

opgave, der fra 1969 blev varetaget af Færøernes Kommando, oprindeligt fordi Færøerne ikke selv havde ressourcerne og ekspertisen.

På egne ben

MRCC-Torshavns chef, Djóni Weihe, og hans syv ansatte, som alle er uddannede skibeførere, blev ansat i efteråret 2001. De efterfølgende måneder besøgte de MRCC-centralerne i Reykjavik, Aberdeen og Bodø, og blev desuden udstationeret i to uger ombord på de to færøske inspektionsskibe Brimil og Tjaldríð, samt skibe der foretog seismiske undersøgelser med henblik på at finde olie. Endvidere blev de undervist af eksperter fra Storbritannien, der blandt andet holdt øvelser i håndtering af katastrofesituationer.

I december 2001 købte Fiskeriministeriet en bygning til MRCC-centralen fra det offentlige teleselskab, Føroya Tele, for 20 millioner kroner. Efterfølgende er yderligere tre millioner investeret i ombygning, køb af udstyr og så videre. Driften af MRCC-Torshavn koster årligt de færøske skatteydere fire millioner kroner.

I december 2001 købte Fiskeriministeriet en bygning til MRCC-centralen fra det offentlige teleselskab, Føroya Tele, for 20 millioner kroner. Efterfølgende er yderligere tre millioner investeret i ombygning, køb af udstyr og så videre. Driften af MRCC-Torshavn koster årligt de færøske skatteydere fire millioner kroner.

Hul i væggen

Kun en glasdør adskiller MRCC-Torshavn fra Torshavn Radio, der er en kystradio med samme funktioner som for eksempel Lyngby Radio. Men på trods af dette er tale om to af hinanden

uafhængige institutioner. MRCC-Torshavn er placeret under Fiskeriministeriet, mens Torshavn Radio er underlagt Erhvervsministeriet og drives af Føroya Tele mod en årlig betaling på 6,1 millioner kroner.

Sagt lidt firkantet er det Torshavn Radios primære opgave at lytte efter nødopkald fra skibe 24 timer i døgnet, for så at sende beskeden videre til MRCC-Torshavn, der også må have døgnbemanning for at være parat til at modtage nødopkald fra Torshavn Radio og handle derefter.

Men sådan skal det ikke være i fremtiden, mener Djóni Weihe, der kun ser fordele i en sammenlægning.

»Det er klart, at her er talen om en dobbeltfunktion. En sammenlægning vil både gøre arbejdet mere effektivt og rationelt, da de samme folk kan løse begge opgaver,« siger Djóni Weihe og påpeger, at andre steder, for eksempel i Aberdeen, er MRCC-centralen og kystradioen for længst integreret.

I dag tæller MRCC-Torshavns personale otte personer, mens 13 årsværk er tilknyttet Torshavn Radio. Djóni Weihe vurderer, at efter en sammenlægning vil opgaverne kunne løses af i alt 15 årsværk.

Et udvalg med repræsentanter fra fiskeriministeriet, MRCC-Torshavn og Føroya Tele skulle ved årsskiftet komme med et udsval om, hvordan en sammenlægning kan gennemføres, men med

udskrivelsen af valg til lagtinget blev arbejdet sat i bero.

Ingen beredskabsplan

På trods af at MRCC-Torshavn snart har eksisteret i to år kan Djóni Weihe ikke fremvise en af ministeren godkendt beredskabsplan, der omfatter både eftersøgning, redning og olieforurening. Den skal i detaljer beskrive, hvilke rutiner handles skal efter i givne situationer, hvilke ressourcer står til rådighed, hvordan disse anvendes og så videre. Kort sagt er beredskabsplanen en manual for en redningsaktion.

Djóni Weihe erkender, at arbejdet burde være færdigt.

»Beredskabsplanen burde være færdig og godkendt på nuværende tidspunkt. Arbejdet har taget længere tid end forventet, men bortset fra enkelte finpudsninger er det færdigt, og efter at nyt landsstyre er etableret vil beredskabsplanen blive lagt for ministeren til godkendelse,« lover Djóni Weihe.



Djóni Weihe er leder af MRCC-Torshavn, der har ansvaret for alt redningsarbejde i færøsk territorium.

Foto: Jon B. Hvidtfeldt

Fakta

MRCC: Maritime Rescue Coordination Centre
SAR: Search and Rescue

MRCC-Torshavns primære opgave er at redde menneskeliv og værdier. Fra centralen koordineres eftersøgning og redningsarbejde samt bekæmpelse af olieforurening i Færøernes 275.000 km² havområde.

MRCC-Torshavns ressourcer:

- * De færøske inspektionsskibe Brimil og Tjaldríð
- * Fuldt udstyret SAR redningshelikopter type Bell 12EP
- * Delvis udstyret SAR redningshelikopter type Bell 212

Desuden har MRCC-Torshavn og Færøernes Kommando en stående aftale om at førstnævnte i en katastrofe eller nødsituation kan trække på FRKs ressourcer.

I tillæg til nævnte ressourcer findes lokale redningshold i alle større byer og bygder på Færøerne. Disse er en vigtig faktor i ulykkes- og katastrofesituationer.

Kilde: MRCC-Torshavn



I denne bygning i hjertet af Færøernes hovedstad holder MRCC-Torshavn og Torshavn Radio til. En sammenlægning har længe været undervejs, men foreløbig opererer centralerne uafhængigt af hinanden.

Foto: MRCC-Torshavn

Færøernes Kommando på retur

Ansvar for søredningstjenesten er væk, fiskeriinspektionen er på vej væk, og forårets forhandlinger om forsvarsforliget for 2005 til 2009 forventes at medføre krav om yderligere besparelser for Færøernes Kommando

Af Jon B. Hvidtfeldt

Et kvarters kørsel 250 meter op i bjergene nord for Torshavn ligger Mjorkadalur, på dansk tagedalen. Siden opførelsen i 1963 har bygningen været base for danske soldater på Flyvestation Thorshavn og amerikanske NATO-soldater, hvis primære opgave var at betjene basens store radare, der holdt et vågent øje med fjenden fra øst.

Amerikanerne er for længst borte, og som et resultat af indeværende forsvarsforlig blev flyvestationen og søværnet, der tidligere holdt til inde i selve Torshavn, 1. januar 2001 samlet i en ny og fælles Færøernes Kommando i Mjorkadalur. I denne forbindelse blev det samlede personale skåret fra 107 til 80 personer og efterfølgende til 74. Endvidere overtog de færøske myndigheder 1. april 2002 ansvaret for søredningstjenesten.

»Min holdning er, at vi skal tilpasse os den virkelighed, vi lever i. Bliver opgaverne færre skal vi selvfølgelig indrette os efter det og ikke forsøge at trylle nye opgaver frem,« siger Kjeld Gaard-Frederiksen.

Som chef for Maritime Operationer ved Færøernes Kommando (FRK) har Gaard-Frederiksen ansvar for den del af kommandoen, som omfatter søværnet. Fra 1991 til 1993 og igen fra 2001 til 1. april 2002 var han chef for FRKs MRCC-enhed, der koordinerede al søredning ved Færøerne.

Et skridt tilbage

Set i bakspejlet vurderer Kjeld Gaard-Frederiksen, at søredningstjenesten var en delopgave, der i det daglige



»Vi skal tilpasse os den virkelighed, vi lever i. Bliver opgaverne færre skal vi selvfølgelig indrette os efter det og ikke forsøge at trylle nye opgaver frem,« siger Kjeld Gaard-Frederiksen, chef for Maritime Operationer ved Færøernes Kommando.

Foto: Jon B. Hvidtfeldt

måske udgjorde 10 procent af arbejdsopgaverne for folkene i kommandocentret. Men når det brændte på, og det selvfulgelig alle ressourcer.

Til gengæld har overdragelsen reduceret FRKs forpligtelser på Færøerne. Tidligere skulle inspektionsskibet med helikopter stå til rådighed med én times varsel året rundt. I dag er varselingen oppe på to timer, og cirka 10 uger om året har FRK intet inspektionsskib ved Færøerne.

Endvidere kræver FRK en særlig anmodning fra landsstyret, hvis redningshelikopteren skal løse en opgave, som normalt ville ligge hos den færøske helikoptertjeneste, der varetages af det færøske flyselskab Atlantic

Airways. »Det danske forsvar har ikke lov til at konkurrere med private virksomheder, og det er heller ikke vores opgave at stille med en gratis backup,« påpeger Gaard-Frederiksen.

Han understreger samtidig, at der findes en stående aftale om, at Færøernes Kommando i en nødsituation skal yde al mulig assistance, hvis MRCC-Torshavn skønner det nødvendigt.

Suverænitet

Færøernes Kommandos opgave er først og fremmest suverænitetshåndhævelse, og derfor har FRK status som en kommandomyndighed, i forsvarsstrukturen

placeret som en niveau II myndighed direkte under Forsvarskommandoen. Derfor skal FRK stille med et døgnbemandedt kommandocenter, der står for kommunikation og koordinering mellem FRKs enheder ved Færøerne og med Danmark. Af samme årsag tæller inspektionsskibenes besætning hele 62 mand, også når de udfører almindelig fiskerikontrol. Til sammenligning har de to færøske inspektionsskibe en besætning på henholdsvis 11 og 12 personer.

»Suverænitetshåndhævelsen udføres alene ved at befinde sig i området, og samtidig kan vi foretage fiskeriinspektion, hvilket udgør cirka tre fjerdedele af inspektionsskibenes opgaver,« forklarer Gaard-Frederiksen.

Tvivel om ansvar

I dag udføres fiskeriinspektionen ved Færøerne både af danske og færøske inspektionsskibe. Denne praksis bygger på en samarbejdsaftale fra 1986, der dog ikke siger noget om, hvem har det øverste ansvar for fiskerikontrollen.

Om formiddagen fredag 5. december sad Kjeld Gaard-Frederiksen på vegne af FRK til møde med de færøske fiskerimyndigheder for at genforhandle aftalen fra 1986. Med på mødet var Elmar Højgaard, der er chef for den færøske fiskeriinspektion.

»Fra vores side har fiskerikontrollen hidtil været betragtet som et færøsk ansvarsområde. Men på det pågældende møde var begge parter enige om, at sagen snarest bør afklares på politisk plan,« forklarer Højgaard.

Samme formiddag kulmi-

nerede en regeringskrise i at lagmand Anfinn Kallsberg opløste landsstyrekoalition og udkrævte valg til lagtinget at være den 20. januar.

For Færøernes Kommando betød den ændrede politiske situation, at fiskeriinspektionens fremtid foreløbig står hen i det uvisse, og at FRK derfor ikke kan komme med et klart udsval om området inden forsvarsforligforhandlingerne til foråret.

»Hvis overdragelsen bliver en realitet, vil omtrent tre fjerdedele af inspektionsskibenes opgaver falde bort, og derfor vil søværnets permanente tilstedeværelse ved Færøerne reduceres til alene at omfatte suverænitetshåndhævelsen,« siger Gaard-Frederiksen, der personligt vurderer, at inspektionsskibenes tilstedeværelse

vil reduceres til cirka 10 uger om året.

Elmar Højgaard indser, at dette vil påvirke både fiskerikontrollen og beredskabet i tilfælde af en nødsituation til havs.

»Dog har indførelsen af satellitovervågning af alle fartøjer over 15 bruttoregister tons givet os et meget bedre overblik over aktiviteterne i færøsk søterritorium,« påpeger Højgaard.

Ifølge landsstyrets planer skal et nyt færøsk inspektionsskib være færdigbygget i 2008. Hidtil er en halv million kroner brugt til indledende forberedelser, men på finansloven for 2004 er ingen penge afsat til formålet.

Fakta

Færøernes Kommandos opgave er først og fremmest at varetage rigsfællesskabets suverænitet, hvilket gøres gennem overvågning af farvandet og luftrummet omkring Færøerne.

Der næst er FRKs vigtigste opgave fiskeriinspektionstjenesten, men kommandoen bidrager desuden med andre opgaver, såsom hjælp til ammunitions- og minerydning og hjælp til politiet i særlige situationer.

Kommandoen havde ansvaret for søredningstjenesten ved Færøerne fra 1969 til 1. april 2002, da opgaven blev overtaget af de færøske myndigheder.

Færøernes Kommandos ressourcer:

- * Inspektionsskib af Thetis-klassen
- * Lynx-redningshelikopter, fast stationeret på inspektionsskibet
- * G-III Gulfstream, inspektionsfly
- * C-130 Hercules, transportfly

Alle ressourcer er fast stationeret hos deres respektive enheder i Danmark, men bliver efter behov udstationeret til Færøerne.

Kilde: Færøernes Kommando