

Ship O'hoy

Temperaturen er steget, solen har fået magt, isen i fjorden er væk, og myggene er kommet - med andre ord: det er blevet sommer i Søndre Strømfjord. Det betyder bl.a., at havnen er klargjort til en kort, men hektisk sæson.

Vanddybden ved kaj og i sejlrenden er kun ca. 4 m, så de oceangående skibe må ankre op på "renden" ca. en kilometer fra kajen. Derfor er det nødvendigt at anvende landgangsbåde for at gennemføre havneoperationer i Søndre Strømfjord.

Landgangsbådene, som anvendes, er af typen LCM-8 (Landing Craft Medium), og Port Operations har 3 stk. til rådighed. En LCM-8 vejer ca. 56 ton og laster ca. 60 ton. Den er ca. 25 m lang og 6 m bred. Bådens motor-kraft er 2 stk. Detroit diesel-motorer, som hver udvikler 300 hk.

Hvert år bliver bådene gennemgribende istandsat inden havnesæsonen. Dette arbejde indebærer udbedring af træværk på sider og bund. Udførelse af nødvendigt pladearbejde, ommaling samt diverse mekanikerarbejde. I begyndelsen af juni

måned er de som regel klar til at blive skubbet i havnen.

En LCM-8 er bemannet med en bådfører, som mindst skal have aflagt prøve som sætteskipper, samt 2 matroser, som assisterer ved lastning og losning. Landgangsbådene har flere gøremål under en havnesæson, som hver især er lige vigtig for den samlede gennemførelse af forpligtelserne overfor vor bygherre.

I løbet af havnesæsonen anløbes Søndre Strømfjord normalt af fem stykgods skibe fra henholdsvis KGH og MSC (Military Sealift Command). Det første skib ankommer i slutningen af juni og det sidste i august/ september.

Fra skib til LCM båd bliver godset losset ved hjælp af spil og kraner på skibet. Ved kajen bruges mobil kraner til at tømme LCM båden for videre transport til basen. Der er til tider gods med større mål end LCM-8 kan rumme, og til dette formål anvendes en 220 tons pram, der trækkes frem og tilbage mellem skib og kaj af en LCM båd.

Søndre Strømfjord anløbes



Klargøring af LCM bådene er tilendebragt, og "flåden" venter på at blive søsat.

også hvert år af forskellige tankskibe, almindeligvis er der tale om en ESSO tanker, en eller to MSC tankere samt en canadisk tanker, der skal hente fuel til henholdsvis DYE 1 og DYE 4. Forankringen af disse tankere er en vanskelig opgave, idet de skal placeres meget nøjagtigt i forhold til slangerne, som skal tilsluttes. Endvidere indebærer denne placering, at der kun vil være 20 til 25 m til det punkt, hvor tankerne vil støde på grund. Til assistance ved opankringen anvendes LCM bådene til at bugserer tankerne på plads mellem bøjerne. Slangerne som tilsluttes tankskibene befinder sig vinteren igennem på bunden af fjorden, og det er LCM besættningens opgave, inden første anløb af en tanker, at sørge for at slangerne bliver fisket op af vandet, således at de kan trykprøves og fastgøres til bøjerne, så de er klar til brug.

Mens skibene ligger for anker har besætningen

naturligvis behov for at komme i land med jævne mellemrum. Derfor sejler en LCM båd som "vandtaxa" efter en bestemt fartplan, hver gang der er skib i havnen.

Fjorden er ca. 160 km lang og på hele strækningen er der opsat sømærker. Det er Port Operations opgave hvert år at inspicere disse sømærker og udbedre dem efter behov. Der er tale om 15 sømærker og også til dette formål anvendes LCM både, som er ideelle, idet det ofte kan være vanskeligt at finde et egnet "landingssted" grundet klippeformationer og/eller store sten. Da har LCM båden en stor fordel, at forklappen kan lægges ned, således det er muligt at komme på land.

Når havnesæsonen er slut bliver LCM bådene trukket på land, hvilket vil sige op på stranden, hvor de bliver tømt for vand og udluftet, så de er klar til at gå vinteren i møde.

PKO