



Max sikkerhed

Er der grund til at frygte de hurtige færger mellem Jylland og Sjælland, når man som havkajakroer krydser rundt i "de stores løbegård" hen over Kattegat?

Vi er taget på reportagetur med kaptajn Flemming Ejlersen og hans besætning på Max Mols

Af Niels Chr. Hansen

Masser af lystbåde har lagt fra land for at fejre pinsen og de første fede højtryksdage af en forhåbentlig stor sejlersommer. Det er fredag formiddag klokken ti i blank sol på Århus Havn, og oppe fra kommandobroens tonede ruder er havspejlet plettet af utallige hvide sejl, så langt øjet rækker.

Vi er ombord på en kæmpe med jættekraft, der af mange havkajakroere opfattes som en "bully" i skolegården. Er han en rocker med skum for boven og en hækbølge på størrelse med Dannevirke? Eller er han en storebror med førerpladsen så højt placeret, at han bare ikke kan se sine egne småbrødre? Foruden kaptajn Flemming Ejlersen har overstyrmand Peter Yde og maskinchef Dan H. Nielsen vagten denne fredelige dag, hvor overtidsfarten er beregnet til 65 minutter. De har magten over mere end 38.000 hestekræfter og kan snildt holde en marchhastighed på 70 km i timen.

Hurtigfærge med håndstyring

Samtidig råder de over et sikkerhedsapparat med alt fra radar og computerstyret overvågning af de mindste detaljer til videoskærme, der gengiver landgang og nærmeste, fysiske omkreds af skibet. Og ikke mindst et roligt og godt gemyt, der giver sig udslag i en decideret rar stemning på broen. Ikke desto mindre er det nærliggende at spørge, da vi drejer ud mellem de to moler til Århusbugtens fritidssejlere og giver maskinerne fuld skrue, om de med 70 km i timen kan undvige "en lille forhindring med pagaj", som måtte være undgået deres opmærksomme gransken af radaren?

"De her skibe er fantastisk manøvredegytige," forklarer Flemming Ejlersen. "Vi skal kun bruge 450 meter til at stoppe fuldstændigt op, og vi kan svinge meget hurtigt."

På kaptajnens ordre slår overstyrmand Peter Yde over i "håndstyring" og krænger hårdt

styrbord for at demonstrere en undvigemanøvre – og i samme øjeblik skal vi lige have fat i et eller andet nagelfast for ikke at tilte ud i venstre side af sejlretningen. Nede i restauranten må termokanderne stå på to hjul til formiddagskaffen for at komme

vand med jeres to katamaran-skrog?"

"Vores skib er en såkaldt displacements-båd, som fortrænger lige meget vand, hvad enten den sejler eller ligger stille," forklarer Flemming Ejlersen. "Den har næsten altid



Overstyrmand Peter Yde med venstre hånd på den manuelle styring. Foran ham radar og søkort

med rundt, og køen til slikkiosken tør vi slet ikke tænke på.

"Som du kan se, manøvrerer vi ganske glimrende," siger kaptajnen med maritim, jysk underdrivelse. "Skibet vejer kun 940 tons, og et andet skib af samme størrelse ville typisk veje 4.000-5.000 tons, så med de hestekræfter, vi råder over, giver det stor smidighed."

Katamaran-bølger

Hvilket automatisk fører til næste undren: "Hvorfor laver I så store bølger? For når I er oppe i fart, skal I jo ikke fortrænge så meget

samme dybgang både i fart og ved langsom sejlads i modsætning til hydrofoil-både, som løftes ud af vandet og planer over ved en vis fart."

Kraftforbruget vokser voldsomt med forøget fart, men gevinsten er et væsentligt mere sødygtigt fartøj end hydrofoil-typen.

"Derfor er det ikke så sært, at I laver store dønninger, for I sejler meget hurtigere end andre?"

"Det er rigtigt, og så har det med vores skrogform at gøre.

Katamaranens dobbeltskrog laver en speciel form for bølger," siger kaptajn Ejlersen.

Peter Yde, overstyrmand: "Hvis vi kommer ud af vandet, kan vi ikke få vand til vores water jets, og så går færgen i stå. Havvandet bliver suget op i et rør, hvorefter turbinerne sprøjter det bagud. Drejer vi vandstrålen med turbinerne, kan vi dreje skibet, som vi gjorde før."

Alt spottes på radar

Det blæser under fem sekundmeter, og havet er så roligt, at man ud for Sletterhage Fyr på sydspidsen af Helgenæs kan aflæse havstrømmen, som var den skrevet i overfladen med hvide og blå penselstrøg. På radarbilledet kan vi se hver enkelt lille strømsø og hvide skumtop, men vi kan også sænke intensiteten på radarens ekko og få et mere retvisende billede af ting, der har interesse for trafikken. Vi kan spotte alt fra bøjer, kajaker, joller og sejlskibe til store handelsskibe, der kommer ad T-ruten ud og ind af Østersøen, og af radarens efterglød fremgår det tydeligt, hvilken vej fartøjerne bevæger

sig.

"Er vi i tvivl, går vi ind og plotter," forklarer kaptajnen og manipulerer radaren. "Nu kan vi se, hvor hurtigt de sejler og i hvilken retning. Og vi kan se, hvor og hvornår vore ruter vil krydse hinanden. På de store skibe kan vi også se, hvem de er, hvor de kommer fra, og hvor de skal hen."

"Til beroligelse af kajakfolket, kan vi også se en roer på radaren," tilføjer overstyrmand Peter Yde. "Men vi kan ikke se, om vedkommende ligger på langs eller tværs af vores sejlretning – så må vi have kikkerten i brug. Vi kan se roerens krop, men kajakkens retning er delvist dækket af vand og bølger."

Øvelser

Det er skrappe, internationale regler, der gælder for færgens besætning. Hvert andet år bliver kaptajner, styrmænd og maskinchefer eksamineret i deres kunnen inden for manøvrering, radio, radar, nødberedskab og evakuering. Og de skal kunne



Søkort, radar, kikkert og vhf-radio er en selvfølgelig del af sikkerheden ombord

meget mere end officerer på almindelig, kommerciel skibstrafik.

"Her har vi vores krisemanual stående," peger overstyrmand Yde. "Den handler om alt fra olieberedskab og en grundstødning til brand ombord. Sådan et aluminiumsskib kan brænde, og det eneste, der er at gøre i sådan en situation, er at evakuere skibet. Det skal vi kunne gøre med samtlige passagerer på under 18 minutter, og det kræver et højt træningsniveau for alle fra kaptajn og ned til den sidste stewardesse."

Alle besætningsmedlemmer øver sig på den værst tænkelige ulykke en gang hver anden måned, og desuden køres der sliske-kurser med afslutning i flåder samt brand- og røgdykkerkurser.

Gas er fremtiden

En hurtigfærge fyrer en ordentlig gang brændstof af. Maskinchef Dan H. Nielsens store drøm er en katamaran, der sejler på

naturgas. Han peger ud på et stort containerskib, der trækker en partikelfane i luften efter sig, mens den samtidig farver himlen gul af svovl.

"LNG er fremtiden. Liquified Natural Gas er først kølet ned til 162 minusgrader, så den bliver flydende og fylder meget mindre. Ved nedkølingen bliver den rensat for svovl og andre urenheder, så den næsten bliver ren metan. På den måde kan vi spare cirka 25% på vores CO2-udledning, og det arbejder jeg ihærdigt på," fortæller maskinchefen.

Det er fremtidsmusik, som kræver den slags gasturbiner, der allerede sidder i Mie og Mai Mols. Men det ville være skønt, synes Dan H. Nielsen: "Vi har søgt en fond under EU for at køre forsøg på biogas, for på den måde ville vi være 100% grønne. Danmark er jo perfekt til produktion af biogas med alle vores husdyr." Men med mænd af denne sikre og venlige støbning må vi lære at leve med farten. Den går ikke ned, selv om de går over til prutgas.

Fakta

Max Mols er bygget i 1998 i Australien.

Den er 91,3 m lang og 26 m bred, og den stikker 3,7 m ned i vandet.

Den vejer 5.617 bruttoregistertons med fire Ruston-maskiner, der yder en kraft på 38.480 hestekræfter.

Max Mols skyder en fart på 45 knob (84 km/t) og kan medbringe 800 passagerer og 200 biler.

