

MARINEN OG DENS ARBEJDE PÅ GRØNLAND

Af viceadmiral *A. H. Vedel*

På samme måde som de fleste andre grene af den danske statstjeneste har søværnet sine opgaver at løse på Grønland og særlig i farvandene der omkring. Marinens arbejde på disse nordlige breddegrader går helt tilbage i historien til Kong Hans, som oprettede den kongelige danske orlogsflåde, men den første større indsats iværksattes dog først af Christian IV, der bl. a. i 1605 sendte 3 orlogsskibe til Grønland for „at undersøge Vor Magt-omraades Tilstand, paa hvilken Maade Vi i Fremtiden kunne drage Omsorg for samme og Religionen, Styrelsen og Retstilstanden“. Skibene besejlede den sydlige del af Vestkysten omtrent op til, hvor nu Egedesminde ligger.

Ganske naturligt blev det i en række år søens folk, der bidrog til at skaffe os kendskab til landet, idet de eneste tilgængelige dele af Grønland er kysterne, og disse kan kun nås fra moderlandet ved en — i hvert tilfælde i gamle dage — lang og ofte vanskelig sejlads. I de første tider opretholdtes forbindelsen mellem Danmark og Grønland væsentligst ved orlogsskibe, indtil den mere regelmæssige sejlads efter Hans Egedes kolonisation først blev besørget af handelskompagniernes skibe fra 1766 (et tidspunkt, hvorfra man kender navnene på de første skibe) til 1797, da besejlingen overtoges af Den kongelige grønlandske Handel med dertil særligt egnede skibe og med førere, der tilbragte hele deres liv i denne opgave, hvad der ikke mindst i sejlskibenes tid var af stor betydning.

Marinens indsats i Grønlands-arbejdet kan egentlig deles i to dele, det ekspeditions-mæssige og det mere militært betonedede, selv om begge dele har været forenede.

Det ukendte og farefulde vil altid øve sin tiltrækning på raske unge mennesker, og da tilmed Grønland var og er en del af det danske rige, er det forståeligt, at mange — også af marinens folk — er blevet draget til dette land.

Man behøver kun at nævne navne som Graah, Gustav Holm, T. V. Garde, I. A. D. Jensen, Hammer og Amstrup, der på det udforskningsmæssige område har været banebrydende hver for sin tid.

Et naturligt og frugtbringende samarbejde har fra første færd eksisteret i Grønlandsforskningen mellem marinen og videnskaben. I tidligere tider, da alt ikke var så uddifferentieret og specialiseret som nu, kunne mange uden at være egentlige fagmænd yde en værdifuld videnskabelig indsats. Nu om dage er opgaven mere den på enhver måde at give videnskabsmændene selv de bedst mulige arbejdsbetingelser.



„Niels Ebbesen“ for indgående til marinestationen i Godthåb Fot. Grønlands kommando

En anden betydningsfuld opgave har gennem årene været kortlægningsarbejdet og opmålingen begyndende med kaptajnløjtnant W. A. Graah's opmålinger på vestkysten i 1823—24 med udgivelsen af de første virkelige sejlanvisninger, for derefter i 1829—30 at foretage en konebådsrejse langs østkysten fra Kap Farvel til Dannebrogssøen, hvor han plantede det danske Flag efter at have kortlagt og udforsket 550 km ny kyst; en færd rig på farer og besvær, men også på glimrende resultater. Graah skabte her en rejseteknik, som senere skulle blive af stor betydning for Holm og Garde's berømte konebådsekspedition i 1883—85 og Amdrups dristige bådrejse fra Angmagssalik til Scoresby Sund i 1898—1900.

En systematisk opmåling af Grønlands vestkyst iværksattes i 1878 på foranledning af „Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland“, et arbejde der udførtes af en række søofficerer i årene indtil 1894. Denne kortlægning, der var udført under uhyre vanskelige og primitive forhold, resulterede i udgivelsen af en række søkort, som anvendes endnu den dag i dag.

En vurdering om anvendeligheden af disse kort må besvares med, at der er lagt et overordentligt stort og fortjenstfuldt arbejde i at få så mange detaljer med som muligt, og at kortene stadig gør god fyldest. Nægtes kan det dog ikke, at efterhånden som skibenes tonnage er vokset, er kravene om bedre og mere udførligere kort også steget. Jo større målestok et kort fremtræder i, desto større bliver sikkerheden for skibenes navigering, og selvom der er lagt et stort arbejde i at få så mange oplysninger med som muligt, findes der endnu mange ikke kortlagte skær i de grønlandske farvande.

Efter at Geodætisk Institut i 1927 havde påbegyndt en rationel opmåling af landet, var der skabt basis for påbegyndelsen af en søopmåling, der i de senere år arbejder med helt moderne hjælpemidler (Decca). Kortlægningsarbejdet under Geodætisk Instituts overledelse fik en værdifuld hjælp fra Søværnets flyvevæsen under fotoopmåling såvel af Øst- som Vestkysten i årene 1932—38, et arbejde som er fortsat efter den 2. verdenskrig, ligesom luftfartøjer har assisteret Pearyland-ekspeditionen med talrige transporter og is-observationer til gavn for skibene i Østgrønlands besejling.

Opmålingsarbejderne skrider stadig frem både på sø og i land, og selv om meget er nået, er der dog på de udstrakte kyster stadig opgaver og detailopmåling nok tilbage.

For at skabe den bedst mulige sikkerhed for sejlads om natten i de vanskelige besejlingsforhold af de grønlandske farvande er det naturligt at nævne de seneste års fyrlægninger, således at de vigtigste indsejlinger m. v. nu er fyrbelyste. Dette — som dog endnu kan suppleres — er en smuk afslutning på Fyr- og vagervæsenets fyrbygningsarbejde: Danmark, Færøerne, Island og Grønland.

I 1948 påbegyndte Grønlandske Marinekommando en båkeafmærkning af sejløbene i den grønlandske skærgård.

Medens det egentlige forsknings- og ekspeditionsarbejde har et bredere og ofte videre perspektiv, er søkort, fyrbelysning og båkeafmærkning af mere konkret art og til øjeblikkelig gavn for skibsfarten og for bådarten mellem de beboede områder.

Men ligesom søværnets hovedopgave i Danmark er af ren militær art, så er også på Grønland de militære problemer kommet mere og mere i forgrunden, efterhånden som samfærdselsmidler og teknik har udviklet sig.

Det begyndte med fiskeriinspektionstjeneste.

I midten af det 18. århundrede var det særlig hvalfangsten, der lokkede fremmede skibe — specielt hollandske — til farvandet udfor Grønlands vestkyst. En af de største vanskeligheder, købmændene på den tid havde at kæmpe mod, var den tuskhandel, som de hollandske hvalfangere samtidig drev med den indfødte befolkning. Undertiden udartede det sig til regulær kamp imellem hvalfangerne og befolkningen, og det resulterede i, at den danske regering i 1736 og det påfølgende år måtte sende fregatten „Blaahejren“ derop, og takket være chefens skarpe og bestemte holdning opnåedes den ønskede virkning. Selvom hvalfangernes tuskhandel ved regeringspåbud efterhånden ophørte, måtte man dog så sent som i 1859 sende briggen „Ørnen“ til Vestgrønland for at holde dem i ave.

I den nyere tid har danske orlogsskibe været stationeret i vestgrønlandske farvande i årene 1884—86—87—89—95—96 og 1912 og 1914, men det blev dog først fra 1920, at en regelmæssig fiskeriinspektion blev optaget, idet forskellige af marinens skibe nu hvert år opholdt sig ved Grønland i fiskeriets højsæson.

I 1925 og 1928 udstraktes inspektionsfeltet i lighed med, hvad der i de senere år har været tilfældet, mod nord til Etah i den nordlige del af Thule-distriktet.

Ved krigens udbrud efteråret 1939 blev denne tjeneste afbrudt, og det må betragtes som en fejl, at der ikke under krigen befandt sig noget dansk orlogsskib i grønlandske farvande. Det samme var tilfældet for Færøernes vedkommende.

Udover de her omtalte opgaver har marinens personel også på andre områder ydet en indsats på Grønland, bl. a. som fører af Den kongelige grønlandske Handels skibe, sø-officerer med geodætisk uddannelse har deltaget i den nyere tids kortlægning; endvidere har personel været afgivet til opførelse af radiostationer, som førere af geodætbåde og andre opgaver.

Da krigen ophørte i 1945, var de vigtigste opgaver, der forelå for søværnet: personellens uddannelse på søen, minestrykning og stations- og fiskeriinspektionstjeneste i grønlandske og færøiske farvande samt i Nordsøen. Men samtidig var det klart, at udviklingen under krigen havde medført, at der nu knyttede sig betydelige militære interesser til Grønland, hvilket fremgik dels af de Forenede Staters anlæg af luftbaser, dels af de tyske forsøg på oprettelsen af meteorologiske stationer på Grønlands østkyst.

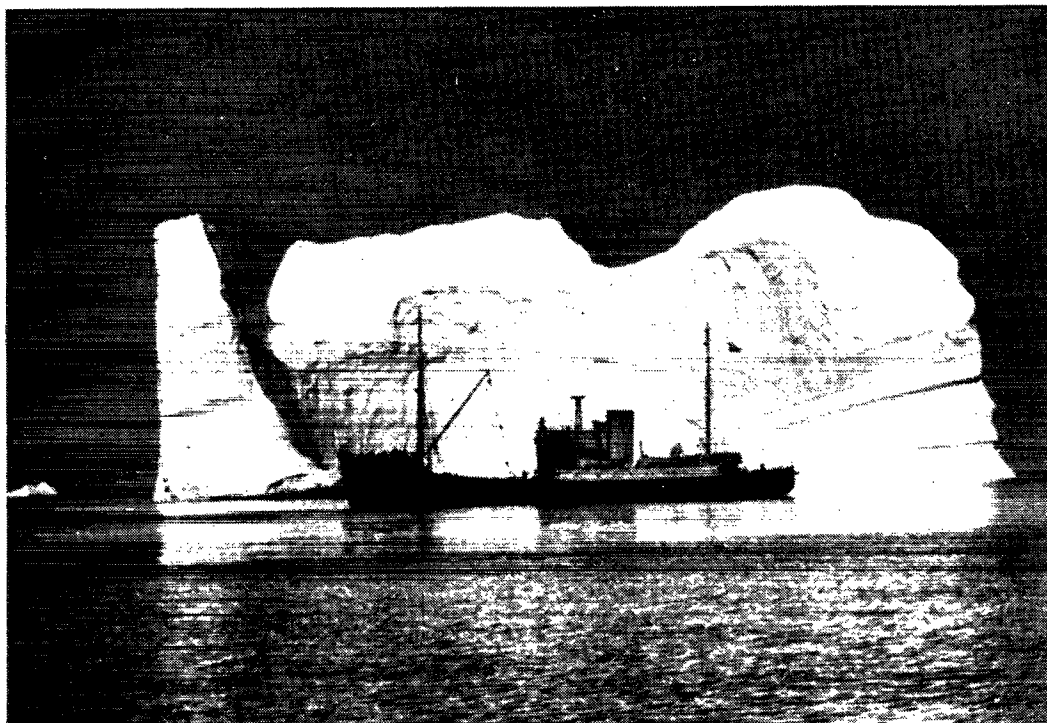
På baggrund heraf oprettedes i foråret 1946 *Grønlandske Marinekommando*, og en permanent marinestation etableredes ved Godthåb.

De opgaver, der efter krigen forelå, var foruden den hidtidige fiskeriinspektions- og stationstjeneste og opmålingen nu også at føre militær kontrol langs kysterne samt på enhver måde at være den civile øvrighed og befolkningen behjælpelig i forhold til de midler (mandskab, skibe og luftfartøjer), der rådes over.

Imidlertid har disse midler i de forløbne år været meget begrænsede. Efter krigen havde søværnet ingen skibe, der var egnede til tjeneste i grønlandske farvande, og de to fregatter, der købtes i England i 1946, måtte først og fremmest anvendes til militær uddannelse for marinens unge personel; dog opholdt de sig, så ofte det har været muligt, en tid af sommeren på Grønland.

I de vanskeligt passable og stormfulde grønlandske farvande hører skibssulykker ikke til sjældenhederne. For dog i nogen grad at kunne imødekomme krav om hjælp i sådanne tilfælde har det været Grønlandske Marinekommando pålagt at yde assistance ligesom varetagelsen af en vis hjælpetjeneste, herunder omfattende mulighed for at yde fornøden bistand, f. eks. ved tilvejebringelsen af lægehjælp i tilfælde af pludselig opstået sygdoms- eller ulykkestilfælde, såvel i land som på søen, samt endvidere at støtte og hjælpe danske videnskabelige ekspeditioner, bl. a. ved også at give dem vejr- og ismeldinger. Med de midler, marinekommandoet hidtil har haft til sin rådighed, har den indsats, der kunne ydes i sådanne tilfælde, dog været alt for ringe.

Medens flere fremmede magter, der har fiskeriinteresser i de grønlandske farvande, ofte sender inspektionsskibe og endog hospitalsskibe til Grønland udelukkende med den opgave at bistå vedkommende landes fiskere, har Grønlandske Marinekommando været afskåret fra at kunne yde fornøden bistand til danske og færøiske fiskere, f. eks. i særlige



Fyr- og Vagervæsenets skib „Faro“ passerer et af Disko Bugts monumentale isfjelde Fot. Grønlands kommando

tilfælde at kunne forsyne fartøjerne med brændstof o. l., foretage mindre maskinelle reparationer samt afgive lægehjælp, medens fartøjerne arbejder på fiskebankerne.

Allerede i 1948 fremsatte søværnskommandoen forslag til skibsmateriel til varetagelse af opgaver ved Grønland, et forslag som optoges til behandling i Grønlandskommissionens arbejde, og som omfatter følgende enheder:

Til inspektionstjeneste i Vestgrønland:

- 5 Kuttere,
- 3 stk. 13,4 m hurtiggående motorbåde (til indenskærs inspektionstjeneste) samt
- 2 stk. ca. 1800 tons inspektionsskibe (heraf 1 stationeret hele året i Grønland).

Til inspektionstjeneste i Østgrønland:

- 1 stk. kutter og
- 1 stk. ca. 1200 tons inspektionsskib i 4—5 måneder (derefter skulle skibet være afløsningsskib for inspektionsskibet i Nordsøen og ved Færøerne).

Heraf er nu til disposition 4 kuttere og 2 motorbåde (ventes færdige i forsommeren), medens inspektionsskibene beklageligvis endnu ikke er sat under bygning.

Hvis Grønlandske Marinekommando skulle være i stand til at opfylde alle de forskel-



Grønlands kommando'ets Catalina-luftfartøj „Pluto“ er landet i havnen ved Egedesminde. Catalina-maskiner får større og større anvendelse på indenlandsruter i Grønland, men de er desværre meget sårbare overfor drivis og isskodser

Fot. Chr. Vibe

lige opgaver, der var pålagt kommandoen, blev det snart klart, at marinestationen måtte udbygges betydeligt, og det var sandsynligt, at også havneforholdene i Godthåb efterhånden ikke ville være tilstrækkelige. Hertil kom, at også Grønlandsdepartementet ønskede at disponere over forskellige arealer og bygninger ved Godthåb skibshavn, og da der i 1951 blev mulighed for at overtage den tidligere amerikanske marinebase i Grønnedal, flyttede marinestationen dertil, samtidig med at kommandoen udvidedes og skiftede navn til *Grønlands kommando*, hvis chef nu har kommandoen over samtlige danske sø-, luft- og landstyrker, der måtte blive stationeret på Grønland.

I forløbne sommer har følgende skibe og luftfartøjer været stationerede ved Grønland:
4 kuttere („Mågen“, „Ternen“, „Skarven“ og „Teisten“), 2 stk. 13,4 m motorbåde til indenskærs inspektion, opmålingsskibet „Hejmdal“ med 2 opmålingsmotorbåde samt 1 à 2 Catalina-luftfartøjer.

Arbejdet med båkeopsætning i de indenskærs ruter vil blive fortsat.