

ISREKOGNOSCERING I NORDØSTGRØNLAND

Af fuldmægtig *Jens Fynbo*

Hvis vi undersøger litteraturen angående Grønland, vil vi opdage, at kendskabet til Nordøstgrønlands land- og isområde for omkring 100 år siden var yderst ringe.

Siden den tid har adskillige ekspeditioner – takket være de forbedringer skibenes fremdrivningsmidler i årenes løb er undergået – besøgt og udforsket Nordøstgrønland.

Nogle af disse ekspeditioner har også givet sig af med at undersøge årsagen til, at isforekomsterne udfør dette landområde i de forskellige år har været af stærkt varierende udstrækning.

Ekspeditionerne og disses resultater vedrørende isforekomsterne er udførligt beskrevet af dr. *Lauge Koch* i Meddelelser om Grønland, bind 130, nr. 3, som er udgivet af »Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland«.

En kendsgerning, som man på forhånd kunne regne med var givet, men som under disse ekspeditioner blev yderligere fastslået, er den, at det nordøstgrønlandske landområde byder på yderst sparsomme eksistensmuligheder for et folk, som ønsker at leve af plante- og dyrelivet i landet og det omliggende hav.

I de allerseneste år har der dog som bekendt vist sig mulighed for, at der af de nordøstgrønlandske fjelde kan fremdrages bly og eventuelt andre mineraler, som måske kan få økonomisk betydning, men bortset herfra byder landet på yderst sparsomme levevilkår.

Dette landområde har dog i vore dage fået en helt ny og uhyre stor betydning for mange mennesker, uden at disse egentlig altid gør sig dette klart.

Denne afgørende betydning har landet fået gennem de vejstationer, som er bygget her, og som indgår i det verdensomspændende net til sikring af den civile flyvning, der er kendt under navnet ICAO (International Civil Aviation Organization).

Navnlige efter den sidste verdenskrig har den civile flyvning fået et stort opsving, der for Danmarks vedkommende for nylig har givet sig udslag i oprettelsen af Scandinavian Airlines System's rute København–Sdr. Strømfjord–Los Angeles, den såkaldte Polar-rute.

I den ovennævnte sikkerhedstjeneste indgik efter krigen en del af de vestgrønlandske radiostationer, men for at gøre sikkerhedstjenesten mere betryggende var det strengt

nødvendigt at få beretninger om vejret i Nordøstgrønland, og den danske stat oprettede derfor radiostationer i disse vanskeligt tilgængelige egne.

Selvom transport af forsyninger og mandskab til disse stationer på forhånd måtte antages at blive yderst vanskelig, så blev dog Danmarkshavn opført omkring den 77. breddegrad på Germanialand ligesom Daneborg blev oprettet på Claveringøen på nordsiden af Youngsund. De nævnte 2 stationer blev oprettet ud fra den betragtning, at forsyning ad søvejen ville være mulig, idet anlæg af flyvepladser og vedligeholdelse af disse ville medføre meget store omkostninger.

Senere er station Nord opført betydeligt længere nordpå, men denne station er det på forhånd opgivet at forsyne på anden måde end ad luftvejen, og da vejrberetninger fra Nordøstgrønland for at betyde en virkelig betryggelse for luftfarten må være omfattende, har man anset det for nødvendigt at ofre de store udgifter til dette formål.

I det følgende skal der imidlertid kun gøres nærmere rede for den isrekognoscering, man har iværksat for på betryggende måde at forsyne Scoresbysund distrikt, hvortil besejlingen er blevet udstrakt til 2 eller 3 årlige besejlinger, mod tidligere 1, samt for besejling af Mesters Vig-området i Kong Oscarsfjord (for A/S Nordisk Mineselskab) og de forannævnte radiostationer Daneborg og Danmarkshavn. Endvidere for dr. Lauge Koch's station ved Ellaø, hvortil der hvert år bringes forsyninger frem, og hvorfra dr. Koch foretager geologiske undersøgelser i Nordøstgrønland, bl. a. i Kong Oscarsfjord.

For folk, der beskæftiger sig med Grønland og grønlandske forhold, er det en kendt sag, at specielt fra Scoresbysund og nordefter er isforekomsterne som regel af så enorme dimensioner, at kun skibe, som er specielt bygget til sejlads i isfyldte farvande, kan forcere ismasserne og udføre transporterne til disse egne, og af ovennævnte redegørelse af dr. Lauge Koch angående tidligere ekspeditioner og egne undersøgelser fremgår det, at isforekomsterne langs Nordøstgrønland er afhængige af ismasserne, som dannes ved Nordpolen og langs med Sibiriens kyster, og som af strømmen føres ned langs Nordøstgrønlands kyst.

Observationer fra luften over isforekomsterne blev foretaget af dr. Lauge Koch så tidligt som i 1932, og siden er observationerne praktisk talt fortsat år efter år bl. a. også af Pearyland-ekspeditionen i 1947-50.

I 1947 og 1948 anskaffedes 2 Norsemann et-motorersfly til ekspeditionsbrug i Nordøstgrønland. Med disse er der udført observationstjeneste, selvom maskinerne har en forholdsvis kort aktionradius.

I årene 1950-52, begge incl., forestod dr. Lauge Koch isrekognosceringen med disse maskiner, men efterhånden som sejladsen blev udvidet, og de geologiske undersøgelser strakte sig længere og længere ind over landet, måtte den tid komme, hvor Norsemann-maskinerne ikke kunne klare opgaverne, og man gik derfor i 1951 over til at have en af



Kysten af Germanialand, ca. 77° n. og 18° v. Billedet er taget fra en flyvehøjde af 4000 m. Den store isflage i midten af billedet har en størrelse af ca. 4000 × 4000 m. Billedet taget ³¹/₇, 1951. Med tilladelse af Geodætisk Institut

marinens Catalina-flyvemaskiner stationeret ved Ellø til brug ved isrekognoscering i påkommende tilfælde.

Mellem statsministeriet og forsvarsministeriet blev truffet aftale om, at Catalina-maskinen kunne anvendes i isrekognosceringstjenesten i det omfang, det måtte være nødvendigt, d. v. s. i de tilfælde, hvor isrekognosceringen skulle foregå over store afstande, eller hvor denne måtte foretages i forbindelse med de enkelte skibes sejlads i isfyldt område, som kræver, at en flyvemaskine i længere tid opholder sig i luften for at give skibsføreren besked om spredning af isen for derved at lette sejladsen mest mulig.

Det var en selvfølge, at dr. Lauge Koch's arbejde ikke i længden kunne udvides til at varetage alle problemer i denne forbindelse, og det undrede derfor ikke, at dr. Koch i efteråret 1952, efter afslutningen af nævnte års geologiske ekspeditioner, meddelte, at isrekognosceringstjenesten efterhånden var blevet en så stor og for de geologiske under-



*Samme kyst som på foregående billede,
fotograferet 15/8 1950 fra samme højde. Isen er her mere fremkommelig.*

Med tilladelse af Geodætisk Institut

søgelse generende byrde, at han helst så sig fritaget herfor. Det blev herefter Den kgl. grønlandske Handels opgave at sørge for en fortsættelse af isrekognosceringstjenesten ved Handels egne skibsofficerer i samarbejde med forsvarsministeriet. Som leder af tjenesten blev udpeget en af Handels faste overstyrmænd, som allerede i 1948-49 havde deltaget i isrekognoscering med Norsemann-maskiner, overstyrmænd *Smidt*.

I de følgende 2 år er arbejdet blevet ledet af denne på en for sejladsen yderst betryggende måde.

Det var ikke nogen let opgave at gå ind til, men ved hjælp af de tidligere indhøstede erfaringer og med den uvurderlige støtte, som de dygtige piloter, der af forsvarsministeriet har været stationeret som førere af Catalinaerne i Nordøstgrønland, har ydet, er isrekognosceringen blevet foretaget til fuld sikring af sejladsen de pågældende 2 år i Nordøstgrønlands-området.

Som tidligere anført har dr. Lauge Koch på Ellaø i flere år haft fast station i sommerperioden, og isrekognosceringstjenesten har været placeret ved denne base, selvom man arbejder hen imod at få den placeret ved Mesters Vig, hvor Statens Luftfartsvæsen har det nødvendige apparat til modtagelse og afsendelse af vejr- og ismeldinger, ligesom der ved Mesters Vig findes landingsbaner, således at Catalinaen kan lande og starte herpå i modsætning til andre steder, hvor dette kun kan ske på vandet. Man opnår herved bl. a., at sæsonen for isrekognoscering kan forlænges uanset driv- og nyis, såfremt det iøvrigt måtte være ønskeligt, og endvidere er Catalinaen i stand til at medtage større forsyninger af benzin, når starten foregår fra land, og derved forøges maskinens effektivitet ganske betydeligt.

Efter foranstående oversigt over isrekognosceringstjenestens opståen og formål skal jeg i det følgende prøve at redegøre lidt for, hvorledes isrekognosceringstjenesten er organiseret og udføres.

Til indsamling af is- og vejrmedlinger på strækningen Scoresbysund-Danmarkshavn – der har en indbyrdes afstand på 420 sømil – samt til modtagelse af skibspositioner er der ved Ellaø oprettet en central med radioanlæg. Når et skib nærmer sig isbæltet fra Danmark, skal skibets fører, forinden indsejlingen i isen finder sted, sætte sig i forbindelse med den nævnte central og angive skibets position samt anmode om oplysning om isforholdene på den rute, han har tænkt at benytte.

Såsnart centralen får en sådan henvendelse fra skibsføreren, gives der telegrafisk meddelelse om de oplysninger, som centralen har indsamlet under foregående isrekognosceringer, og meddelelse om tidspunktet for næste isrekognoscering, i hvilken forbindelse der navnlig må tages hensyn til, at denne skal foregå i temmelig klart vejr.

Skønner skibets fører, efter at have modtaget disse oplysninger, at yderligere rekognoscering er påkrævet, beder han om assistance, og Catalinaen går på vingerne og flyver ud til kanten af isbæltet, hvor der såvidt muligt skabes telegrafisk kontakt mellem skibet og maskinen. Derefter dirigeres skibet fra flyvemaskinen på den måde, at der fra maskinen gives besked om, hvor spredninger findes i isen, og i hvilken retning skibet bør sejle for at komme lettest frem til bestemmelsesstedet. På denne måde spares der megen tid for skibet under dets passage af det undertiden op til 150 sømil brede isbælte, og samtidig er skibet sikret på bedst tænkelige måde.

Sejladsen på Nordøstgrønland foregår i tidsrummet fra begyndelsen af juli til omkring begyndelsen af september, og den første isrekognoscering foretages derfor som regel med basis fra Reykjavik, således at lederen af isrekognosceringen forinden ankomst til Ellaø ved flyvning over Scoresbysund og de der omkring liggende områder har undersøgt muligheden for at gå ned ved Ellaø og etablere isrekognosceringen dersteds.

Såsnart der fra denne ovenfor anførte første tur fra Reykjavik er indsamlet oplysninger om issituationen, afsendes fra lederen af isrekognosceringen den første melding til

København om, hvorledes udsigterne for besejlingen ligger, hvorefter besejlingsplanen for områderne endelig fastlægges. I denne forbindelse bemærkes det iøvrigt, at da Catalinaen er ret dyr i drift, skal lederen af isrekognosceringstjenesten søge at holde antallet af flyvetimer nede på det mindst mulige, idet der dog først og fremmest skal tages hensyn til østkystskibenes sikre sejlads.

For at give en oversigt over, hvorledes isrekognosceringstjenesten er forløbet i et enkelt år, kan det oplyses, at den f. eks. i 1954 etableredes ved Ellø den 21/7, og allerede samme dag blev der afsendt ismelding til det første skib, som på dette tidspunkt var på vej til Kap Tobin, og den 27/7 foretoges isrekognoscering helt op til Danmarks-havn.

Under den første flyvning, som fandt sted med afgang fra Reykjavik den 3/7, tegnede overstyrmand Smidt et kort over isforekomsterne. Dette kort blev ivrigt studeret, og man fastlagde derefter den endelige plan for besejlingen af de forskellige pladser, og forsyningen af disse fandt sted uden særlig store overraskelser, men såfremt isrekognosceringen ikke havde været arrangeret og udført på denne måde, måtte man have påbegyndt og udført opgaverne med forsyningen uden at have rigtigt overblik over situationen, og en betydelig mere risikabel og sandsynligvis mere tidskrævende og dermed dyrere sejlads var blevet følgen.

Skibsførere, som var i Nordøstgrønland i 1954, har udtalt, at uden isrekognoscering fra luften ville den forholdsvis sikre og hurtige sejlads, som fandt sted, ikke have været mulig, ja, i visse tilfælde yderst risikabel og det til trods for, at året 1954 ikke havde usædvanlig store isforekomster i Nordøstgrønland.