

AFMÆRKNINGEN AF DE VESTGRØNLANDSKE SKÆRGÅRDE

Af orlogskaptajn *Janus Sørensen*

Ud over den ret enkle afmærkning af indsejlingerne til byer o. l. fandtes der indtil afslutningen af den 2. verdenskrig kun ganske få båker langs Grønlands vestkyst til vejledning for de søfarende. Denne afmærkning var foretaget af og sorteret under Grønlands styrelse.

Normalt henhører og foretages al farvandsafmærkning, herunder også oprettelse af fyrbelysning, af Fyr- og vagervæsenet (FVV). Nævnte institution arbejdede første gang i Grønland i sommeren 1949 ved oprettelsen og anlæg af 26 fyr mellem Julianehåb og Egedesminde.

Den i årene 1948–54 udførte afmærkning af de vestgrønlandske skærgårde er imidlertid udført af *søværnet* og ikke af FVV, som det er blevet anført i en artikel i dette tidskrift 1954, side 467.

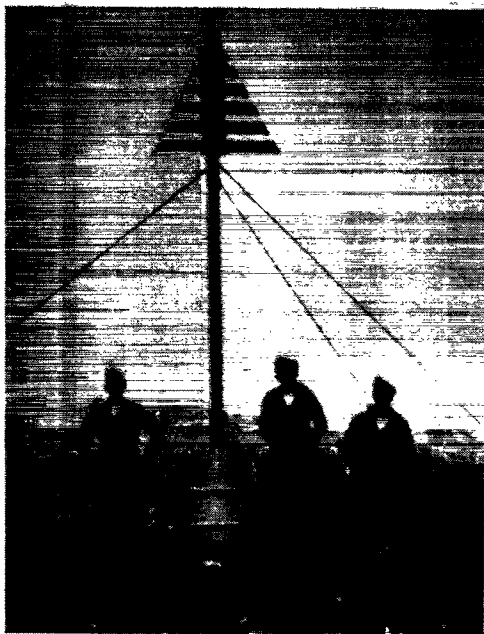
FVV's andel i denne afmærkning har hovedsageligt været anskaffelse af det meste af det hertil anvendte materiel, men blev af søværnskommandoen kontinuerligt holdt underrettet om arbejdet i de forskellige farvandsområder.

Efter skærgårdsafmærkningens afslutning har FVV definitivt overtaget tilsynet med og vedligeholdelsen af de etablerede båker. Inspektionskutteren NARSSAQ, der er bygget til dette formål, var allerede i de grønlandske farvande i sommeren 1954, og det er tanken, at den fremtidig skal arbejde i Grønland hver sommer.

I det følgende skal jeg forsøge nærmere at redegøre for de problemer og ønsker, der lå forud, og om afmærkningens udførelse.

Tanken om ønskeligheden af en afmærkning af de vestgrønlandske indenskærsruter opstod hos mig nogle år efter, at jeg i 1929 af marineministeriet var stillet til rådighed for Geodætisk Instituts arbejder i Grønland som fører af en geodætkutter.

Da Geodætisk Institut i 1929 påbegyndte den nyere kortlægning af Grønland, og da senere geologer m. fl. efterhånden kom til for at udføre videnskabelige arbejder i landet, blev et stadigt voksende antal kuttere og deres besætninger sat ind på løsningen af de mangeartede arbejder og opgaver, under hvilke bl. a. besejling af indenskærsruterne var en nødvendighed.



Normalbåke, 5 m høj indsat i en gulmalet tønde.

tider måtte man tage en langtfra sikker kendtmand om bord, og uvisheden om, hvad der i så tilfælde kunne ske med ens fartøj, var ikke særlig behagelig; man følte her især savnet af kort over ruterne for at kunne følge sejladerne og i påkommende tilfælde at kunne gribe ind.

Selv om jeg under sejladerne efterhånden tilegnede mig et vist farvandskendskab, der strakte sig fra Melvillebugten til Kap Farvel, og denne viden naturligvis var en stor støtte, når blot sigtbarheden var god, var usikkerheden under sejlads i de vanskelige ruter til gengæld følelig i regntykning eller diset vejr, hvor faremomentet voksede, såfremt man kom udenfor ruterne. Det er en kendsgerning, at der endnu ligger mange, ikke kortlagte skær i de grønlandske farvande, og jeg har ofte undret mig over, hvor få alvorlige havarier der er forekommet gennem årene.

Adskillige indenskærsruter er meget udviklede og skærfyldte, således f.eks. skærgårdene Fiskeræset-Godthåb, og Godthåb-Atangmik samt ruten fra Søndre Strømfjord indenom Grundene til Anders Olsens Sund, hvor der i passager findes så læge vanddybder, at fartøjer med kun ca. 6-10 fods dybgående kan besejle disse.

Den efter datidens forhold iøvrigt fortræffelige kortlægning af Grønland, som danske søofficerer påbegyndte i slutningen af 70'erne, og som fortsattes i 80'erne, resulterede i fremstillingen af søkort i ca. 1 : 750.000. Disse kort, der benyttes den dag i dag under

Man savnede under disse sejlads faste punkter at holde sig til – en stage her eller en pind der – som hjælpemidler, men tiden var kostbar for overholdelsen af geodætternes stramt lagte arbejdsprogram, hvorfor enhver form for afmærkning måtte opgives. En faktor, der også her spillede ind, er de stive vinde med voldsomme fjeldkast i den grønlandske skærgård, der kræver en solid forstøtning af sømærkerne, såfremt man skal have glæde af dem, og der var hverken tid eller midler til udførelsen af en sådan ønsket afmærkning.

Ved sejlads i skærgårdene var man derfor henvist til at tage en grønlandsk kendtmand om bord. Adskillige af disse var særdeles dygtige og i besiddelse af et fremragende farvandskendskab med nøje kendskab til skærenes beliggenhed. Til andre

sejlad langs kysten, indeholdt ganske naturligt ikke en detaljeret kortlægning, der er nødvendig for indenskærs sejladser.

Af søkort, der er anvendelige til indenskærs sejladser, foreligger der de af Falbe og Bluhme i 1863 foretagne opmålinger af Arsuk Fjord, endvidere de af T.V. Garde og C. Moltke i 1893-94 kortlagte ruter Kitsigsut - Julianehåb - Igdlokasik (nær Frederiksdal), søkortene 11A, 11B og 11C samt de af Th. Borg i 1908-10 udførte kortlægninger af Godthåbsfjorden og indløbene dertil (kort 9F), Kobbermine Bugt og Nûgssuaq Løb. Endelig er der af søopmålingen siden 1935 foretaget opmålingsarbejder i Disko Bugt, Egedesminde distriktet og Færingehavn m.fl. steder.

Der skulle imidlertid gå 13-15 år før henholdsvis afmærkningen blev påbegyndt og der forelå anvendelige skærgårdskort, de såkaldte fotokort fremstillet ved sammenklæbning af luftfotografier taget fra 4000-6000 m højde.

Det var oprettelsen af Grønlands marinekommando i Godthåb i 1946, der gav mulighed for, at søværnet kunne påtage sig opgaven: *Afmærkningen af de vestgrønlandske skærgårde*, og da jeg i 1948 tiltrådte tjeneste ved kommandoen, skulle endelig mine ønskens drøm blive opfyldt, idet marineministeriet traf bestemmelse om udførelse af afmærkningen.

Forinden min oprejse til kommandoen fik jeg under en tjenesterejse til Stockholm i marts 1948 lejlighed til under flere sejladser i den svenske skærgård at gøre mig bekendt med den derværende afmærkning, og om denne gav mulighed for at kunne anvendes i de grønlandske farvande. Systemet var fortræffeligt, men kunne ikke overføres til grønlandske forhold, dertil var det dels for indviklet og dels for kostbart.

Fyrdirektøren, kommandør P. Sinding, ønskede ikke at give særlige direktiver for en afmærkning, der, som kommandøren bemærkede, måtte tilpasses efter de særlige grønlandske forhold, men forøvrigt havde den påtænkte afmærkning fyrdirektoratets største interesse sideløbende med den forestående oprettelse af fyrbelysning i Grønland.

Eet stod mig klart: afmærkningen af den grønlandske skærgård skulle være så simpel



5 m høj trekantet båke rejst på Tre Brødre-øerne 1948.

og let forståelig som muligt, således at grønlænderne uden vanskelighed kunne finde sig til rette med den.

Reglerne for afmærkningen blev også så enkel og lige til:

»Anduvende Grønland øst fra gennem Prins Christians Sund eller Kap Farvel stående *nordpå langs Grønlands vestkyst holdes såvel ved indsejling til havn som ude i ruten* (den i almindelighed benyttede, omtrent gennemgående indenskærsrute fra Prins Christians Sund til Holsteinsborg, Agto-Egedesminde skærgård samt Svartenhuk-Kraulshavn) *alle båker med trekant med opadvendt spids om styrbord og båker med trekant med nedadvendt spids om bagbord.*

Omvendt forholdes der kommende nord fra og stående syd efter uanset om sejlruten på en kort strækning går i øst- eller vestgående retning. Disse regler gælder også for den i næsten hele sin længde øst-vestgående indenskærsrute Julianehåb-Ivigut.«

Denne afmærkning blev godkendt af chefen for Grønlands marinekommando, kommandør G. de Lichtenberg, og så kunne der tages fat på opgaven.

Der blev ved marinekommandoen fremstillet båker af 4" × 4" tømmer henholdsvis 3,5 og 5 meter lange, hvorpå der ved etableringen sømmedes en trekantet topbetegnelse. På steder, hvor båkerne skulle være mest muligt synlige, blev den rødmaledede båke indsat i en gulmalet tønde, der derefter blev fyldt med sten.

Det har erfaringsmæssigt vist sig, at kombinationen af disse to farver er gode. I visse belysninger slår den gule tønde bedst igennem og til tider selve båken. Den røde farve, der anvendes her, har der også været eksperimenteret en del med, indtil det viste sig, at den postkasse-røde farve afstandsmæssigt set gav det bedste resultat.

Det gik småt med båkeetableringen, da arbejdet påbegyndtes i 1948, og dette havde forskellige årsager. Savnet af disponibelt kuttermateriel var føleligt, og om selve etableringens praktiske udførelse skulle der først indhentes erfaringer, og endvidere var savnet af kort over skærgårdene det, der voldte størst vanskeligheder. Der måtte derfor først rekognosceres i ruten og ved opsætningen af granstager på øer og pynter markeres, hvor der skulle placeres båker, og endelig skulle der tegnes en rå kortskitse af ruten.

Det blev derfor hilst med glæde, da Geodætisk Institut i 1950 udsendte en række fortræffelige skærgårdskort i målestok 1 : 40.000. Nu kunne man i de fleste tilfælde forud fastlægge, hvor mange båker der skulle anvendes i en rute, og på hvilke øer de skulle etableres. Ruterne blev indtegnet i kortet, og de skær, der observeredes under arbejdet, kunne indlægges i kortene.

Med disse kort var en væsentlig mangel i skærgårdsafmærkningen og sejlads i indenskærsruterne afhjulpet.

Siden 1951 er alle etablerede båker 5 meter lange og indsat i gulmaledede tønder (normalbåker), hvor det på stedet har været muligt at fremskaffe sten til at fylde

tønden. Det har i enkelte tilfælde vist sig, at øer har været så afskurede af isen, at der overhovedet ikke fandtes en løs sten på øen.

Da hegnstråden, der anvendtes til forstøtning af båkerne, viste sig ikke at være tilstrækkelig modstandsdygtig, idet den især under de hårde vinterstorme knækkede i snoningerne, overgik man i 1952 til udelukkende at anvende barduner af 5 mm wire.

Opsætningen af båker har som helhed været en interessant opgave, der dog ikke altid er gået helt let selv for et trænet hold. Specielt har landgangen på øer eller pynter af fastlandet, der ligger ud til det åbne hav, ofte voldt store vanskeligheder, hvorunder der måtte udvises den største forsigtighed for at undgå kæntring i brændingen under landsætningen af personel og materiel, men der har under opsætningen af de 500 båker ikke været et eneste uheld.

Normalt bestod båkeholdet foruden lederen af 4 mand, og materiellet, der ofte skulle transporteres op over stejle fjeldsider eller kløfter, var vægtmæssigt set relativt stort og måtte derfor jævnligt transporteres op i to opstigninger. Foruden tønden (en tidligere petroleums- eller olietønde af jern), båketømmeret og trekanten udgjorde Warsop-boremaskinen den største byrde (ca. 40 kg). Endvidere medførtes en rulle 5 mm wire, benzin, petroleum, blæselampe, støbeske, bly, maling samt poser med værktøj, wireklemmer, bardunbolte, søm, kramper o.l.

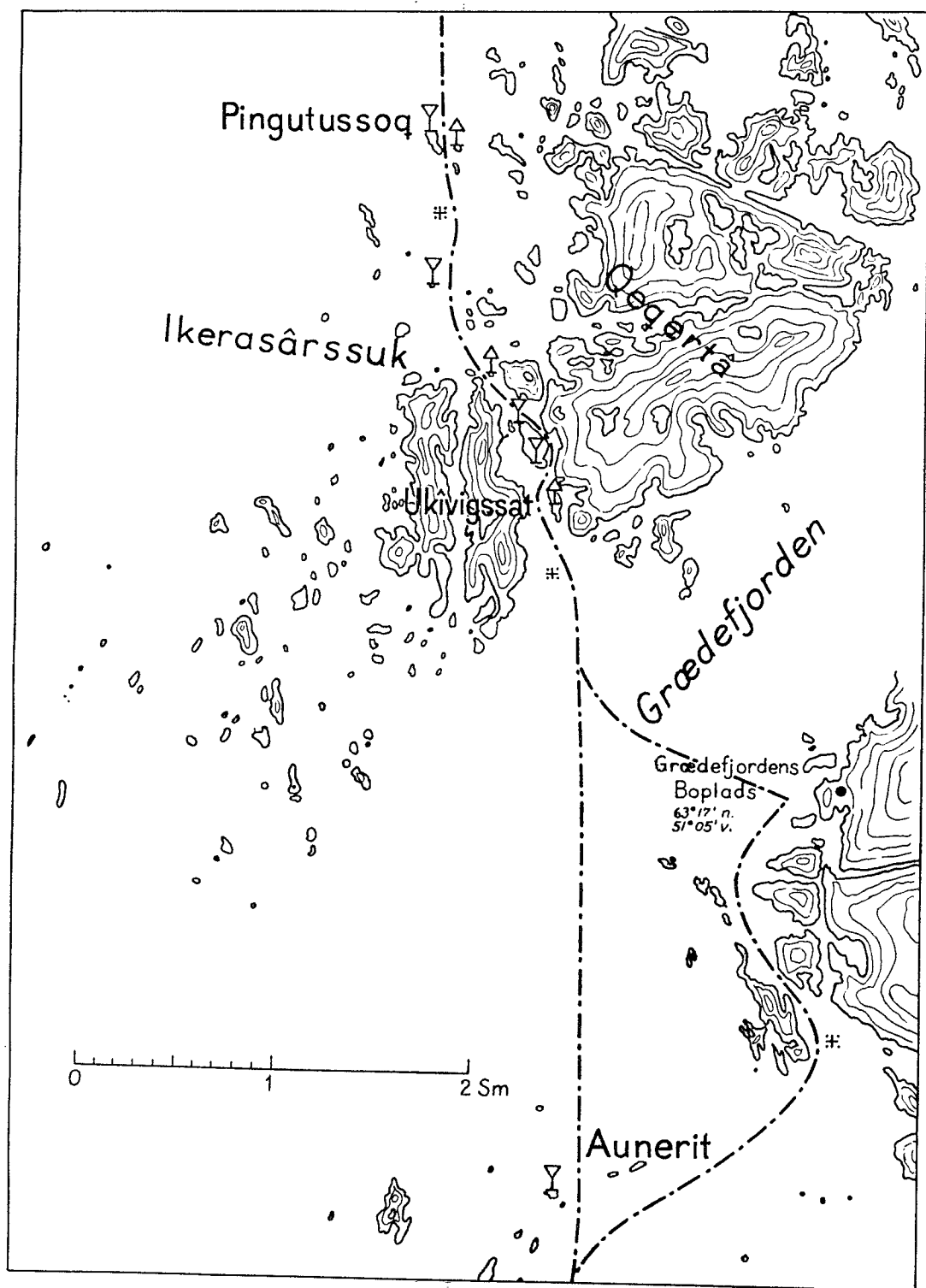
Det skal i forbindelse hermed bemærkes, at orlogsgasterne tog enhver nok så hård tårn med godt humør og efter hver færdigetableret rute længtes efter at komme ud til en ny opgave.

Efter at stedet for båkens placering var udpeget, afmærkedes med en radius af 5 meter de 3 pladser for bardunboltens anbringelse i en indbyrdes vinkelafstand af 120°, hvorefter hullerne for henholdsvis boltene og båkens centralpunkt blev boret. Trekanten blev fastsømmet på båken, wirebardunerne udmåltes og blev fastgjort på båketømmeret, og når bardunboltene var nedstøbt i bly, blev tappen i båketømmerets rodende ført igennem et hul i tøndens bund, hvorefter tønde og båke rejstes samlet og bardunerne blev sat. Derefter fyldtes tønden med sten og blev malet 2. gang med zinkchromat.

Der gik erfaringsmæssigt sport i foretagendet med hvert nyt båkehold, og når land- og opstigning på øen ikke voldte vanskeligheder, kunne et trænet hold rejse en båke på 35-40 minutter fra holdet gik fra borde, til det atter kom om bord i kutteren, men det har dog også i særlige tilfælde kunnet tage 1 til 2 timer at etablere en båke.

Med en arbejdstid fra kl. 6 morgen til kl. 18,00 kunne der iberegnet sejlads under gunstige vejrforhold etableres 6-7 båker på en dag. Den største præstation har været 11 båker, men da sluttede vi også først kl. 23,30.

Normalt står båkerne i skærgårdene i en sådan afstand, at man kan se fra båke til båke. Eksempelvis skal anføres, at i enkelte, meget vanskelige og skærfulde passager i



Kortskitse af Grødefjordens Ikerasarsuk, et snævert og vanskeligt sund at besejle, afmærket med 7 båer på en strækning af 2 sømil. Kortet illustrerer også reglerne for afmærkningen: Kommende syd fra og stående nord efter holdes båer med trekant med opadvendt spids om stb. og med nedadvendt spids om bb. Omvendt forholdes der kommende nord fra og stående syd på.

en rute har det været nødvendigt på en strækning af ca. 2 sømil at etablere 7 båker, se omstående kortskitse, men disse tilfælde er også af mere speciel karakter.

Hvor højt man skal sætte båkerne, har været et spørgsmål, der har krævet en del overvejelser. Sætter man dem for højt, kan de ikke ses i regntykning eller med lavt-hængende skyer. Omvendt må de heller ikke stå for lavt, såfremt de skal ses på en rimelig afstand. Endvidere må der tages hensyn til, at de placeres således, at søen i dårligt vejr ikke slår op over dem og tager båken med sig, og endelig, at de er fri af den isfod, der dannes om vinteren.

De fleste båker er derfor, hvor terrænet har egnet sig dertil, placeret ca. 20 meter over middelvandstand, og kun i enkelte tilfælde står de på kote 30–50 meter, hvor der ikke har været anden mulighed for etablering af båken i det ønskede farvandsområde.

Skærgårdsafmærkningen har på anden måde haft betydning, idet mange hidtil ikke kortlagte skær er blevet observeret under arbejdet og indtegnet i kortene, en hjælp, som senere vil komme søopmålingen til gode.

Når en oplodning af indenskærsruterne har fundet sted, vil man kunne færdes der med større sikkerhed, end tilfældet er nu, men indtil da må *det stærkt tilrådes at udvise den største forsigtighed og gå med moderat fart*, såfremt man ikke er godt kendt i det pågældende farvand.

Etableringen af de af søværnet rejste 500 båker har strakt sig over 7 somre, og efter farvandsafsnittene er båkerne fordelt således:

Prins Christians Sund – Nanortalik	33	båker
Nanortalik – Julianehåb	46	–
Julianehåb – Ivigtut	88	– *)
Ivigtut – Frederikshåb	37	–
Frederikshåb – Fiskenæsset	44	–
Fiskenæsset – Godthåb	42	–
Godthåb – Sukkertoppen	55	–
Sukkertoppen – Holsteinsborg	62	–
Holsteinsborg – Agto	15	–
Agto – Egedesminde	27	–
Umanak distrikt	10	–
Søndre Upernavik – Upernavik	13	–
Upernavik – Kraulshavn	28	–

Ialt: 500 båker.

*) Heri er indbefattet ruten Nyboes Kanal – Avsanguit – Qipisarqo.