

DEN GRØNLANDSKE LODS

Af orlogskaptajn *Janus Sørensen*

Når tidsskriftets redaktion har bedt mig skrive en artikel om sejladsen i grønlandske farvande, er det nærliggende at begynde med en omtale af den af *direktoratet for Den Kongelige Grønlandske Handel* i 1895 udgivne »Gardes Besejling«, som den første grønlandske lods populært kaldtes, – en fortræffelig sejlplanvisning, der i udstrakt grad har været benyttet i ca. 50 år, indtil den nye udgave udkom i 1948.

»*Vejledning til besejlingen af kolonierne i Vestgrønland*« var udarbejdet af daværende premierløjtnant i flåden, senere kontreadmiral *T. V. Garde**) og var bygget på forskellige oplysninger om de vestgrønlandske havne og kystfarvande og på Gardes egne iagttagelser fra 9 somres sejlads i grønlandske farvande.

Garde havde besøgt alle kolonierne med undtagelse af Christianshåb, og som han fremfører i forordet til »*Vejledningen*«: » – – er det indlysende, at beskrivelsen er påvirket af mine personlige indtryk selv i de enkelte tilfælde, hvor hovedmaterialet skyldes andre.«

En række søofficerer, der i 70'erne og 80'erne var udsendt af »Kommissionen for ledelsen af de geologiske og geografiske undersøgelser i Grønland«, havde deltaget i kortlægningen af Vestgrønland, ydede bidrag til nævnte »*Vejledning*«. Disse var: *C. O. E. Normann*, *C. F. Wandel*, *C. P. O. greve Moltke*, *H. Zachariae*, *Gustav Holm*, *J. A. D. Jensen (Bildsø)*, *R. Hammer*, *N. Th. Olsen*, *C. H. Ryder*, *J. C. D. Bloch* og *Froda Petersen*. Desuden havde Dr. *Steenstrup*, kunstmalerne *Riis-Carstensen* og *Groth*, skibsfører *V. Georg* og nogle engelske ekspeditioner stillet oplysninger, en del landtoninger og skitser til rådighed.

Endelig havde skibsførerne i *Den kongelige grønlandske Handel* (K.G.H.) *Magnus* og *Chr. Bang* givet oplysninger om Julianehåb skærgård i form af et manuskript, der var stillet til rådighed af daværende overstyrmand i K.G.H. *V. Bang*.

*) 1883–85 deltager i Gustav Holm's konebådsekspedition til Østgrønland.

1886 udkommanderet med skonnerten FYLLA til Vestgrønland.

1888 1. styrmand og i 1889–1890 og 1891 fører af K.G.H.'s skruebarkskib HVIDBJØRNEN.

1893 Kortlægning og opmåling af indenskærsruten Kobberrminebugt-Julianehåb og leder af en slæderejse ind på indlandsisen.

Det ligger nu 60 år tilbage i tiden, da »Gardes besejling« udkom, og på det tidspunkt var det endnu sejlskibenes tid, hvilket bogen da også bærer præg af. I 1895 havde K. G. H. endnu følgende sejlskibe i fart på Grønland: Briggerne »Hvalfisker«, »Constance«, »Peru«, »Tjalf« og »Lucinde« samt barkskibene »Thorvaldsen«, »Nordlyset« og »Ceres«. Briggerne udgik efterhånden i perioden 1899–1905, og barkskibene ophørte deres sejladser i 1925–26. Det blev tilrådet sejlskibene ikke at passere Kap Farvel (59° 45' n. br.) nordligere end på 57° 30' n. br. eller ca. 135 sømil syd om forbjergene af hensyn til storisen. Det kan hændes selv i vore dage i de vanskelige isår, at damp- og motorskibene må søge så langt sydover for at undgå storisen.

Man bemærker, at Garde også omtaler *Island Buss*:

»Noget forbi Islands vestligste længde passerer man Island Buss. Det ligger efter grønlandsfarernes opgivelse mellem 28°–32° vestlig længde på ca. 60° nordlig bredde, og stedet her undgås af en del skibsførere. At der intet Island Buss eksisterer nu, derom er alle enige, men om virkningerne af det gamle, nu forsvundne Buss er meningerne delte. Det påstås, at søen i dette nabolag skal have tendens til at antage karakter af grundbråd, og det menes, at undersøiske skær eller vulkanske kræfter skulle være årsagen hertil. Der meldes således om flere tilfælde af jordskælv m. m.«

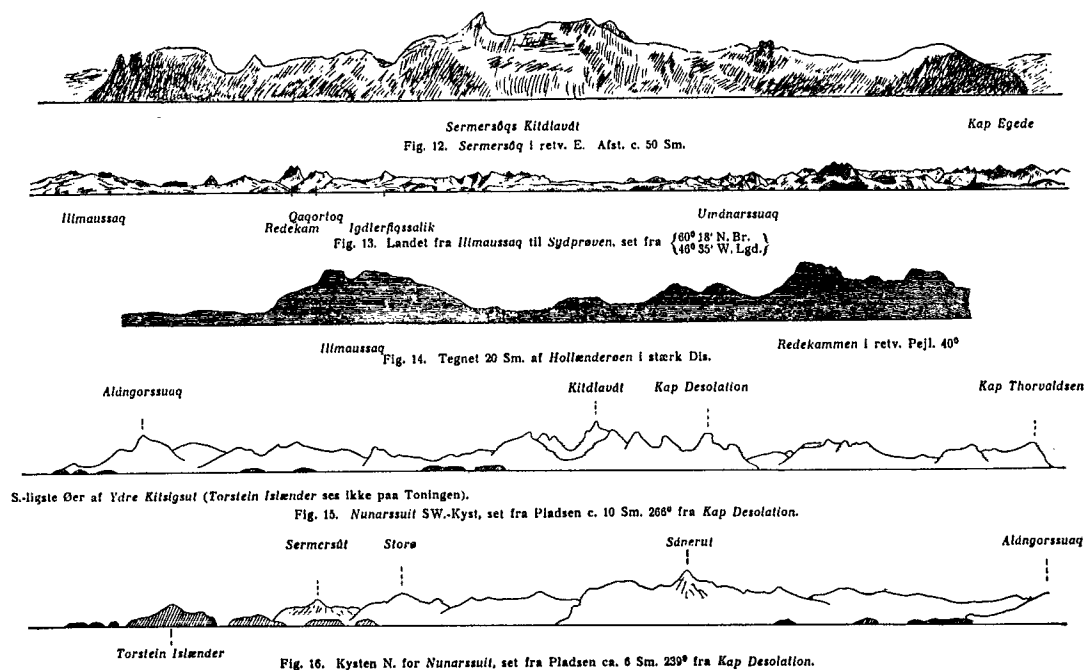
I »Træk af Grønlandsfartens Historie« skriver kaptajn Tving »at i 1876 tog barkskibet »Thorvaldsen« på Island Buss en sø over agterskibet, som knuste rattet, smed rorgængerens forefter og styrmanden ned gennem kahytstrappen og videre igennem døren ind i kahytten og fyldte denne med vand. Hvilken skade, der iøvrigt skete, vides ikke, men efter den dag var der mange af de gamle skippere, der helst søgte udenom Island Buss, hvor man mente, at der var så grundt vand, at man med klart vejr kunne se kirketårnene på havbunden.«

Garde anfører om storisen, at den kan træffes på Grønlands vestkyst fra Godthåb og sydefter når som helst, men at reglen dog er følgende:

- 1) Isfrit fra september til februar.
- 2) Julianehåb er isspærret fra midten af april til slutningen af august.
- 3) Kysten fra Nunarssuit til mellem Fiskerø og Godthåb er jævnlige besøgt af isen fra slutningen af april til begyndelsen af september.

Det er muligt, at isforholdene i en række år har været således, som anført af Garde, men i de sidste 30 år har storisen kun i få perioder vist sig udfor Godthåb.

Uden at ville drage den af Garde fremsatte teori om storiens tilstedeværelse i tvivl, er det en kendsgerning, at isforholdene i forårmånederne i Sydvestgrønland i vor tid må siges at være meget varierende. Således er tidspunktet for storiens passage af Kap Farvel fra år til år forskellig. Afhængig af ismassernes omfang langs østkysten og vindforholdene i Davis Strædet kan storisen tidligere eller senere blokere Julianehåbsdistriktet og vestkysten videre nord efter.



Landtoninger efter den grønlandske lods side 113.
Ved hjælp af landtoningerne kan skibsføreren genkende landet, efterhånden som kysten passerer.

Garde oplyser, at normalt optræder isen ved Julianehåb fra medio april til slutningen af august, men det kan her anføres, at allerede i februar 1955 var der så megen is, at besejling af byen ikke var mulig.

Som bekendt optrådte storisen i 1952 fra Kap Farvel til Grædefjorden i meget store mængder og voldte megen gene, specielt for skibe, der skulle besejle Julianehåb, Ivigtut og Frederikshåb. Den 9. juli observeredes storisen udfør Færingehavn, men nåede dog ikke op til Godthåb. En måned senere var isen trukket bort, kun var der en del generende stori i Julianehåbsbugten, medens indenskærstruten Ivigtut-Julianehåb var isfri.

Utvivlsomt har det voldt sejlskibene store vanskeligheder at besejle Julianehåb i forårsmånederne på grund af storisen. Den meget omfattende beskrivelse af dette farvandsområde kunne tyde derpå, idet den i »Gardes vejledning« udgør ikke mindre end 50 af bogens 154 sider eller ca. $\frac{1}{3}$ af stoffet.

Garde giver 3 alternativer for besejling af Julianehåbsfjorden: 1) at sætte igennem isen, 2) at afvente spredning i isen for senere at gennemsejle den og 3) at omsejle storisen.

Det er muligheder, der benyttes den dag i dag, men ismeldetjenesten er her en væsentlig faktor i afgørelsen af, hvilken udvej man vælger. Endvidere er der den mulig-

hed i de perioder, hvor et luftfartøj er stationeret under Grønlands kommando, at få iværksat en isrekognoscering, der kan give oplysninger om storsens udstrækning og tæthed og udsigt for at slippe igennem isbæltet.

På det tidspunkt, da Garde udarbejdede den første grønlandske lods, var der ingen udsendelse af meteorologiske meldinger, der kunne advisere de søfarende om udsigterne for vejr og vind.

De var derfor henvist til selv at agte på de kommende vind- og vejrforhold i de urolige grønlandske farvande og indrette deres sejlads derefter. Utvivlsomt har de søfarende under deres ofte langvarige kryds i Davis Strædet i kamp med forårsstorme og stors gjort deres erfaringer i så henseende, hvilket fremgår af nedenstående i uddrag anførte iagttagelser vejrforholdene vedrørende, der den dag i dag ikke er uden interesse at læse, og som i praksis erfaringsmæssigt giver en god varsling for vejrudsigterne:

»Marts og april er meget urolige, og først hen i maj synes vejret at antage en noget roligere karakter.

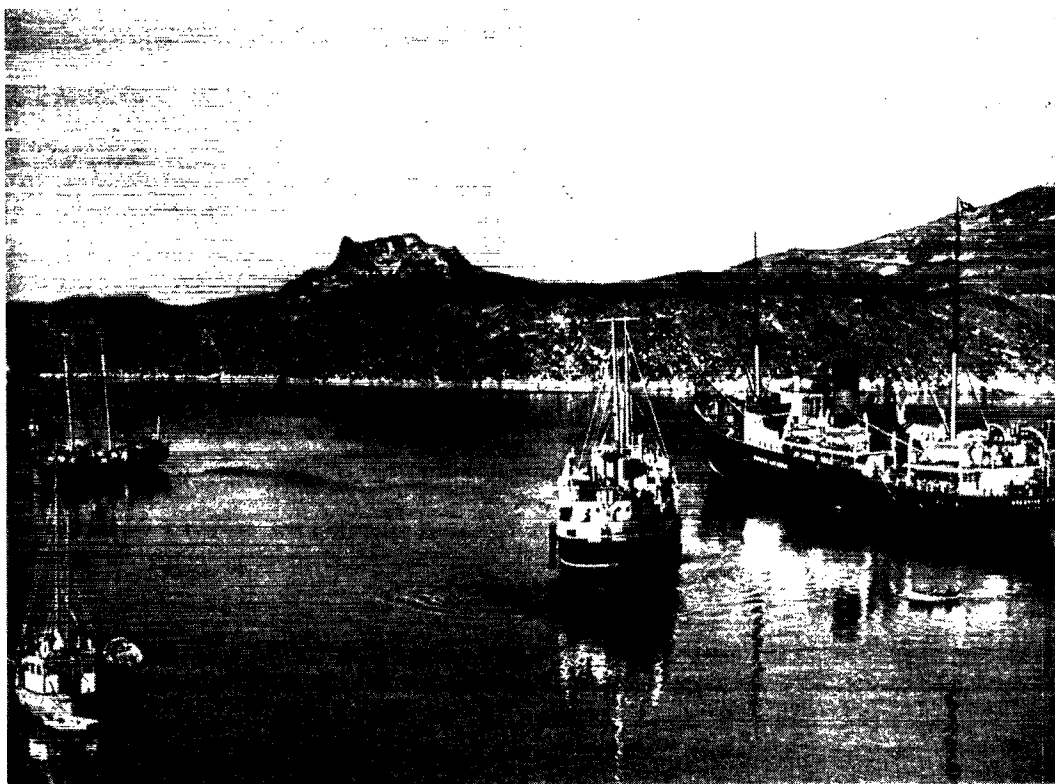
De hyppigste meteorologiske forstyrrelser om foråret skyldes syd- eller vest-fra kommende lavtryk, der går op langs Grønlands øst- eller vestkyst. Da de fleste af dem – ialtfald med deres grænser – berører farvandet omkring Kap Farvel, er dette i forårs-månederne et højst uroligt område. Søen er ofte på grund af de hyppigt skiftende vindretninger meget urolig og ubehagelig. Øst for Kap Farvels længde er østlige og nordøstlige storme de hyppigste og vest for Kap Farvel sydlige og sydvestlige storme.

En sydlig storm kan om foråret komme med ganske kort varsel, og den er vanskelig at forudse, hvis man ikke er kendt med forholdene. Himlen antager et »fedtet« udseende, lette fjerskyer viser sig i vest og efterfølges hurtigt af tungere skyer fra samme retning. Ved nøjere iagttagelse vil man se, at kun selve skybanken trækker op fra vest, de enkelte skyer trækker for syd eller sydvest, og man må ikke lade sig forlede til at tro, at man skal have vestlig eller nordvestlig kuling. Det er kun stormcentret, der kommer fra vest. Falder barometeret hurtigt (ca. 2 mm i timen) vil den nærmende sydlige vind snarest blive af stiv karakter. Barometerfaldet behøver ikke at være stort for at give storm, for med et lufttryk på 740–45 mm kan man have en næsten orkanagtig kuling.

En sydlig storm drejer i reglen gennem vest og blæser af med nordvest med stigende barometer. Den gamle regel: »Så længe sydvesten ikke afløses af en frisk norden, er der ingen ende på den«, skal man ikke kaste vrage på under sejlads i Davis Strædet.

Det er om sommeren ikke ualmindeligt, at en klar frisk nordost eller nordlig vind begynder med et jævnt faldende barometer. Kulingen tager til og blæser ret frisk, en grå tågebanke dannes tilsøs, dernæst følger stille med stigende barometer og endelig sydlig luft.«

I »Gardes besejling« optager som før nævnt den omfattende beskrivelse af Julianehåbdistrikt mere end $\frac{1}{3}$ af de egentlige farvandsbeskrivelser, der rækker til og med



Skibshavnen i Godthåb med kendingsfjeldet »Sadelen« i baggrunden.

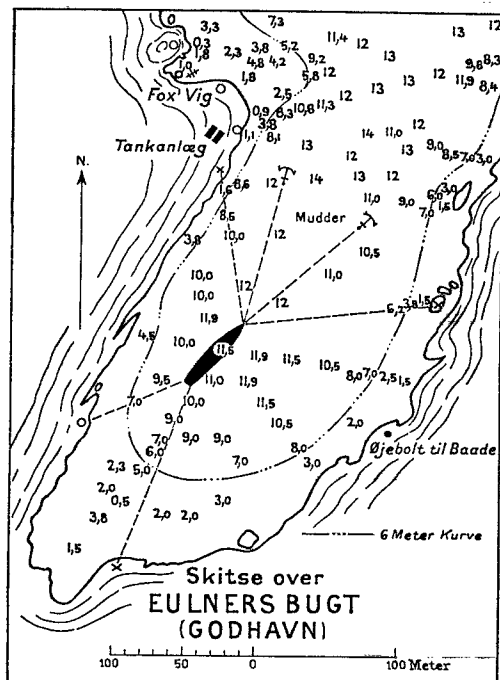
Foto: Bondesen

Upernavik. Der findes ialt ca. 80 smukt udførte toninger og en række fortræffelige havne og detailskitser af særligt vanskelige områder.

Det må derfor fremhæves, at Garde her udførte et smukt og beundringsværdigt pionerarbejde, der har gjort fortrinlig fyldest igennem mere end 50 år, og hvor det meste af materialet i kun lidet ændret form har dannet *grundlaget* for udarbejdelsen af den nye »Grønlandske lods«.

I 1927 udkom der et »Tillæg til Gardes besejling«, der hovedsageligt var tilføjelser, toninger og en række skitser af havne, ankerpladser o.l. – et værdifuldt supplement til lodsens. Det her nævnte materiale var indsamlet under inspektionsskibet ISLANDS FALK's togt i grønlandske farvande med orlogskaptajn R. West som chef. Endvidere udsendtes der i 1932 »Tillæg nr. 2«, udarbejdet af Grønlands Styrelse.

Den senere redaktør af den nye grønlandske lods, orlogskaptajn *Eigil Riis-Carstensen* foretog i 1925 og 26 hydrografiske undersøgelser i Vestgrønland, og han har formentlig allerede dengang med sine kunstneriske anlæg tegnet en del toninger, skitser m.m. Den mulighed kan foreligge, at han allerede på det tidspunkt har syslet med



*Havneskitse efter »Den grønlandske Lods«.
Der er foretaget en nøje opmåling af indsejling og havnebassin
med angivelse af ankerpladser, fortojningspunkter i land
og havbundens art.*

tanken om på senere grønlandstogter at indsamle materiale til en ny og forbedret udgave af »Den grønlandske Lods«.

Efterhånden som besejlingen af Grønland voksede, og større skibe blev sat ind i farten, blev kravene om bedre kort og en mere udførlig havne- og farvandsbeskrivelse aktuel. Medens besejlingen af kolonierne hidtil hovedsageligt havde været udført af K.G.H.s egne skibe, blev der efter den 2. verdenskrig chartret et større antal fragtede skibe for at klare udsendelser af forsyninger til befolkningen samt byggematerialer m. m. til de mange anlægsarbejder, der blev iværksat som led i Grønlands opbygning.

Med den større besejling og voksende tonnage var det påkrævet at yde den hjælp, der var fornøden, for at opnå den størst mulige sikkerhed under besejlingen, og som led heri etableredes bl. a. i 1949–50 en række fyr ved indsejlingerne til havnene fra Julianehåb til Egedesminde.

Denne udvikling af sejladsen på Grønland havde Riis-Carstensen, der i 1940 var bleven ansat som afdelingschef ved søkortarkivet, muligvis forudset, idet han efterhånden havde indsamlet et righoldigt materiale til udarbejdelse af en ny og mere tidsvarende udgave af »Den grønlandske Lods« hidrørende fra personel såvel fra orlogs- som koffardimarinen, Geodætisk Institut, Grønlands Styrelse, Meteorologisk Institut m.fl.

Den af Riis-Carstensen redigerede udgave af »Den Grønlandske Lods Nr. 1, Vest-

grønland«*) er et omfangsrigt værk på ialt 365 sider mod 153 i Gardes vejledning, og det må understreges, at der er lagt et stort arbejde i at gøre den så fyldestgørende som muligt som sejlhåndbog.

Afsnittet om tidevandet langs kysten er uddybet, og til bedømmelse af høj- og lavvandets indtræden i tiden imellem springtid og niptid for stederne Julianehåb, Godhavn og North Star Bay (gl. Thule) er der indsat vandstandskurver, der kan give vejledning.

På ikke mindre end 30 sider omtaler Riis-Carstensen is og isnavigation, et afsnit, der er en god vejledning for dem, der ikke tidligere har besejlet isfyldte grønlandske farvande. Man er klar over ved at læse dette afsnit, at han her skriver på grundlag af indhøstede erfaringer under sine rejser såvel i Øst- som Vestgrønland.

Hvad selve farvandsbeskrivelserne angår, er Gardes arbejde lagt som grundlag for udarbejdelsen af de enkelte distrikter, suppleret med nye oplysninger og flere skitser. Således omfatter bl. a. beskrivelsen af Julianehåb distrikt nu ialt 60 sider.

Beskrivelsen af de øvrige farvandsområder er også uddybet, især Disko Bugt, Sydostbugten, Vaigattet og Bugtkolonierne, som er ret omfattende.

Endelig kan nævnes, at der er tilføjet et nyt, større afsnit med beskrivelse af og vejledning til besejling af områderne Upernavik–Melville Bugt–Kap York til Littleton Ø og videre herfra til Humbolt Bræ på ca. 79° 10' n. br., hvilket man tidligere har savnet.

»Den Grønlandske Lods« af 1948 indeholder ikke mindre end over 160 toninger og 100 skitser og må således siges at være en god hjælp for de søfarende, i den udstrækning det har været muligt at fremskaffe fyldestgørende oplysninger.

Interessen hos de søfarende for indsamling af nye og supplerende oplysninger til »Den grønlandske Lods« har bevirket, at der ved søkortarkivets foranstaltning i foråret 1954 kunne udsendes et »Tillæg nr. 1« på 42 sider med rettelser, tilføjelser, nye toninger og skitser.

*) Når udgaven er betegnet »Nr. 1«, skyldes det, at det var såvel søkortarkivet som R-C's hensigt og ønske med tiden at få samlet så meget materiale om Østgrønland, at der kunne udgives en grønlandsk lods for Østgrønland med betegnelsen »Nr. 2«.