

PÅ FISKERIINSPEKTION VED DEN GRØNLANDSKE VESTKYST

Af orlogskaptajn *G. B. Larsen*

Mellem drivende isfjelde og i kamp med storsens kvælende favntag, i midnatssol og i polarnattens mørke, i hylende, piskende snestorme og i solglitrende magsvejr, på et spejlblankt hav og i oprørt sø, inde i dybblå blikstille fjorde og på det åbne hav patruljerer Søværnets inspektionsskib INGOLF året rundt i Davisstrædet mellem Grønland og Canada langs den lange fiskerigrænse fra Kap Farvel i syd og til Diskobugten i nord, en strækning på mere end 700 sømil, over 1200 kilometer, som fra Skagen og til langt ned i Italien.

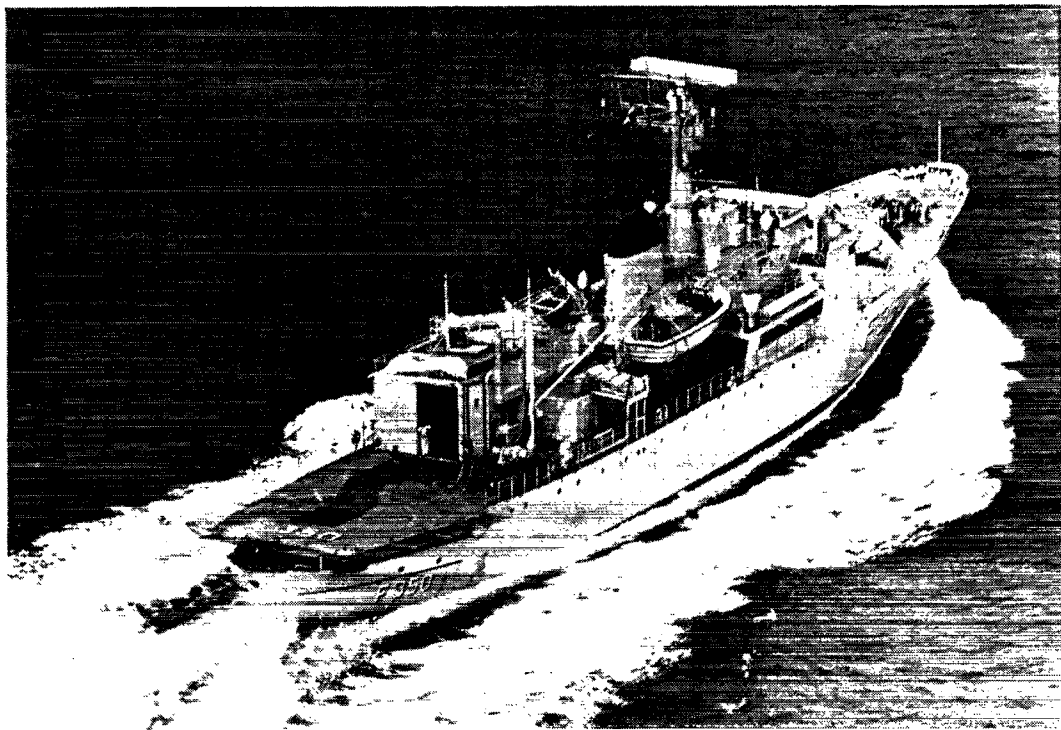
Dette farvand afpatruljeres, dels fordi INGOLF i sin egenskab af fiskeriinspektionsskib rent politimæssigt skal overvåge, at de af Folketinget vedtagne love om fiskerigrænserne ved Grønland bliver overholdt af andre landes fiskeflåder, der arbejder i Davisstrædet, det være sig øst- eller vesttyske, engelske, russiske, franske, portugisiske, norske eller færøske, og det gør de stort set alle, dels for at inspektionsskibet i sin rolle som stationsskib ved Grønland kan opfylde de humanitære forpligtelser denne opgave medfører.

Inspektionsskibet INGOLF, primært Grønlands inspektionsskib, er opkaldt efter den første norske landnamsmand, der kom til Island, Ingolf Arnason hed han.

Denne landnamsmand kom ca. år 874 til Islands kyster og kastede som vikingeskikken var sine højsædestøtter i havet, idet man overlod det til guderne at bestemme, hvor man skulle bosætte sig på en fremmed kyst, idet det sted, hvor højsædestøtterne drev ind, var det af guderne udpegede sted for landnam.

Højsædestøtterne drev ind, hvor nu byen Reykjavik ligger, og Ingolf Arnason betragtes som denne bys grundlægger, idet han tog land i området og byggede sig en gård, Ingolfs gård, hvoraf navnet endnu er bevaret på kort over Reykjavik, ligesom en statue af denne vikingehøvding fra et af byens højtliggende torve skuer ud over bebyggelsen.

Skibet INGOLFs våbenskjold i sølv og blå viser de to røde højsædestøtter på baggrund af Islands våbenskjold fra det 13. århundrede.



*INGOLF for fuld fart med klargjort flydæk
rede til at modtage helikopteren efter endt mission.*

Det nuværende inspektionsskib er det tredje i rækken af inspektionsskibe, der bærer navnet INGOLF.

Det første af disse inspektionsskibe var en skrueskonnert, 1120 t. 10 knob.

Denne skonnert, der indgik i flådens tal fra 1870 og til 1926, forrettede primært tjeneste som stationsskib i det Caribiske hav, indtil de tre øer – Jomfruøerne St. Jan, St. Croix og St. Thomas – i 1917 blev solgt til De Forenede Stater.

Det andet inspektionsskib med navnet INGOLF var på 1180 t. 16 knob.

Dette skib forrettede tjeneste i grønlandske og danske farvande fra 1933 til den 29. august 1943, hvor det som træningsskib for søkadetter sænkedes af sin egen besætning i Store Bælt.

INGOLF, der blev bygget i 1963, er på 160 t. og med en besætning på ca. 85 mand.

Inspektionsskibet er ikke det eneste i sin art; fire søstre hører til familien, der er opkaldt efter det føste skib i klassen – HVIDBJØRNEN.

Alle fire søstre: HVIDBJØRNEN primært søopmålingsskib i grønlandske og i syddanske farvande, INGOLF inspektionsskib på Grønland, VÆDDEREN, der er

Færøernes inspektionsskib, og FYLLA, der indgår som erstatning for en af de tre andre søstre i nødvendige eftersynsperioder på værft i Danmark, der trækker dem ud af deres arbejdsfelt på havet, alle er bygget i den samme periode på civile værfter og for danske midler.

INGOLF blev bygget på Svendborg Skibsværft og afleveret i juni 1963.

Ligesom sine søstre er INGOLF specielt bygget og udrustet til at kunne udføre de opgaver, der vil blive pålagt denne skibstype såvel under fredsforhold som under eventuelle internationale konfliktsituationer, hvor det ikke så meget er de rent humanitære opgaver, der har prioritet.

Skibsklassen er konstrueret til under fredsforhold at kunne udføre:

Fiskeriinspektionstjeneste i grønlandske og færøske farvande samt i Nordsøen.

Stationstjeneste i de nordlige farvande. Det for ukyndige lidt vage begreb stationstjeneste består af:

Transport af personel og materiel.

Transport af syge. Til dette formål har skibene et hospital med plads til 6 patienter.

Assistance af skibets læge såvel til søs som i land.

Brandbekæmpelse i land samt i begrænset målestok isbrydningsassistance.

Skibsklassen er ikke bygget som en isbryder, men for sejladsen i isfyldte farvande som ved Grønland er skibsskroget isforstærket, og under specielle missioner, f. eks. redningsopgaver, kan skibene arbejde sig igennem op til 75 cm fast fjordis.

For sejlads med fare for overisning er skibsklassen konstrueret til at kunne tage 275 tons overisning.

Redningsaktioner til søs og i land.

Søopmåling samt

Havbiologiske undersøgelser.

UDRUSTNING OG MATERIEL

For at kunne udføre disse mange forskellige „tasks“ ofte under vanskelige forhold, rådes der over en variation af kompliceret materiel om bord i et inspektionsskib.

De fire store General Motors dieselmotorer kan med deres mange tusinde hestekræfter give skibene en fart, der overstiger enhver eksisterende trawlers.

Farten kan direkte kontrolleres både fra den lukkede bro, den åbne bro samt fra istønden oppe i masten ved indstilling af skruebladenes stigning.

Våbenarmeringen giver skibene den nødvendige slagkraft til effektivt at kunne udføre fredstidsopgaven — fiskeriinspektionen såvel ved dag som ved nat.

Navigationshjælpemidlerne er valgt såvel udfra fiskeriinspektionsmæssige hensyn, hvor det i en retssag mod en trawler, der er blevet arresteret for ulovligt fiskeri, er alfa og omega, at det kan bevises pladmæssigt, at trawleren virkeligt har været indenfor fiskerigrænsen, som under hensyntagen til, at skibet skal være helikopterkontrolskib.

Der er yderligere ved valget af navigationsudstyr lagt vægt på, at skibene skal kunne operere i tæt tåge, i snestorm og i bælgmørke polarnætter med drivende isfjelde og isskoser omkring det.

Som noget nyt indenfor Søværnet er helikopteren indført til brug til søs i denne skibsklasse.

Inspektionsskibenes helikopter er et franskbygget fly af typen Alouette (Lærke).

For at lette operationer med helikopter i dårligt vejr (søgang), ja for overhovedet at gøre dette muligt, er skibene stabiliseret for rulning, således at det er muligt såvel at sende flyet afsted som at tage det ned under sejlads i den største del af tiden i de grønlandske farvande.

Helikopteren anvendes i følgende roller:

I fiskeriinspektionsrollen.

Alene tilstedeværelsen af flyet, der muliggør en udstrækning af fiskeriinspektionsområdet ganske betydeligt, har en afdæmpende virkning på eventuelle lovbyggere.

I redningsrollen både til søs og i land.

Hjælp til afsides beliggende udsteder, hvortil sejlads er vanskelig, undertiden umulig, kan gennemføres med helikopter, ligesom tiden ved en redningsaktion til søs kan nedskæres betydeligt og patienten komme under lægebehandling på hurtigere tid.

I isrekognosceringsrollen.

Under sejlads i den såkaldte storis, der er ismasser, som for årtier siden blev produceret i polbassinet på den østlige side af Grønland, og som af en sydgående strøm langs denne kyst langsomt er blevet ført langs denne, for ved Grønlands sydspids, Kap Farvel, for en stor dels vedkommende at gribes af en nordgående strøm for derefter at lægge sin klamme hånd langs kysten, undertiden helt op til Færingehavn, evt. Godthåb, må skibet forsøge at finde en farbar vej igennem ismasserne, der kan ligge kilometervis omkring det.

Helikopteren kan her hjælpe ved at rekognoscere området og fastlægge, hvor ismasserne er mere spredt, eller hvor der evt. er en rende igennem dem.

I transportrollen.

Denne transportvirksomhed omfatter både personel og materiel bl. a. transport af materiel til opsætning af de Decca stationer, der er baggrund for søværnets søopmålingsvirksomhed, der atter er forudsætning for den intensive besejling af

Grønland i dag, samt transport af gas til de fyr, der er opstillet langs kysten for at lede skibsfarten sikkert ind i fjordene.

Helikopteren har dog een stor begrænsning i sin anvendelse. Er det snestorm, tåge, regnvejr eller af anden årsag usigtbart vejr, kan der ikke opereres helikopter fra skibet, ligesom hård sø kan umuliggøre dette.

Disse vejræssige begrænsninger er dog til at overse i størstedelen af året i de grønlandske farvande.

Helikopteren flyves af officerer fra Søværnet, medens den materielle vedligeholdelse af flyet er flyvevåbenets ansvar, såvel om bord i skibene, som når disse kommer til den anden del af Danmark, hvor helikopteren bliver afleveret til en flyvestation for eftersyn og evt. reparationer.

Et togt med et inspektionsskib ved Grønland strækker sig over ca. 10 måneder, idet det er den menige værnepligtige besætnings tjenestetid i Søværnet, der fastsætter dette tidsrum.

Af de ca. 85 mand, der udgør et inspektionsskibs besætning, er de ca. 30 værnepligtige, medens resten er fast personel, befalingsmænd såvel som menige.

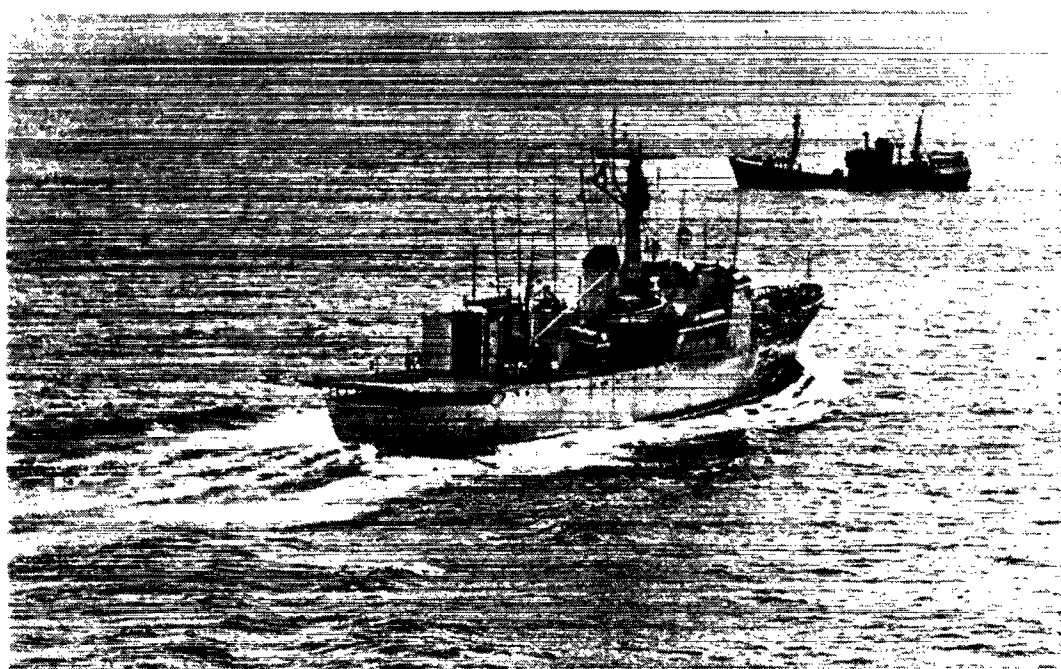
Efter den første akklimatiseringstræning på Søværnets Eksercerskole i Auderød, en grundtræning alt nyindkaldt personel indenfor Søværnet skal gennemgå, kommer den udvalgte skibsbesætning til Flådestation København for om bord i deres nye hjem – inspektionsskibet – på Holmen at gennemgå en ca. 2 måneders forskole, idet der under uddannelsen gøres brug af de personelle og materielle træningsfaciliteter, denne flådestation råder over.

Når forskolen i land er afsluttet og før inspektionsskibet afgår til sin nordlige station mere end 2000 sømil (ca. 3700 km) borte fra hovedlandet, gennemføres en kort forskole til søs for at påbegynde sammensvejsningen af inspektionsskibets mange funktionsgrupper, således at besætningen begynder at tænke og arbejde som en enhed, samt lærer deres forskelligartede materiel at kende, så det effektivt kan anvendes i enhver situation, der kan opstå ude på havet eller ved den grønlandske kyst.

Det må erindres, at på Grønland er der ikke megen mulighed for at få hjælp. Også herved er sejlads i grønlandske farvande anderledes end sejlads i de syddanske eller omliggende farvande.

Inspektionsskibet kan, skal og vil hjælpe andre, men ingen eller næsten ingen kan hjælpe inspektionsskibet, såfremt det får hjælp behov, det har kun sig selv at stole på.

Endelig oprinder den dag alle har set hen til – sejladsen mod det fjerne mål begynder.



*INGOLF har standset en trawler på søterritoriet
for en nærmere undersøgelse af dens forhold.*

Efter sejlads over Nordsøen, nord om om Skotland, gennem strædet ved Fair Isle, går det videre vestover over Nordatlanten, syd om Island for efter ca. 5 døgn sejlads at blive mødt af Kap Farvels barske, vilde, forrevne og stormomsuste stejle klippesider.

Sejladsen fortsætter nordover langs kysten for at afslutte forlægningen ved den danske flådestation Grønnedal inde i Arsuk fjorden.

Indenfor de næste 10 måneder kommer inspektionsskibet kun til det sydlige Danmark endnu et par gange for at reparere, for at få nye forsyninger, for at give orlov og ferie samt for evt. at få udskiftet personel.

Så snart det korte ophold på Flådestationen er overstået, evt. medbringes der gods fra Danmark foruden post og pakker, så går sejladsen ud på fiskeriinspektionsfelterne med fiskeriinspektionsstanderen vajende. Denne stander angiver internationalt overfor andre skibe, at skibet har juridisk ret til at optræde som fiskeriinspektionsskib, hvilket bl. a. vil sige, at det har ret til at standse fiskende skibe af enhver slags og foretage inspektion om bord, ja endog arrestere såvel på det nationale søterritorium som i internationalt farvand skibe, hvis optræden giver anledning hertil.

I de måneder, der nu ligger for, trænes besætningen under den daglige rutinesejlads samt til ankers og i havn for at samarbejde „teamet“ til den effektivitet, der er nødvendig for at kunne opfylde jobbet krav, såvel til søs som i havn.

Mange forskellige opgaver lægger beslag på tiden om bord, især i sommermånederne, hvor der er en febril aktivitet i landsdelen, så en kontinuerlig træning kan desværre ikke gennemføres på alle felter i den udstrækning, det kunne være ønskeligt.

Sommeren på Grønland fra juli til september-oktober med det normalt stabile vejr er velegnet til megen træning i og udenfor skibet, men tiden tillader desværre ikke altid dette.

Når efteråret har sat ind, bliver dagen kort, nordpå forsvinder den helt. Først ved 10-tiden kikker solen søvnigt frem, men skynder sig igen bort allerede ved 15-tiden. Den korte dag er yderligere ofte gjort uanvendelig ved at vejret er blevet dårligere.

I vintermånederne efter jul, når dagene er begyndt at længes, kan vanskeligheder af en anden slags tone frem.

Storisen er måske allerede midt i december eller tidligere krøbet rundt om „Kappen“ og begynder langsomt at bevæge sig nordover og lægger sit kvælertag om de midt- og sydgrønlandske fjorde. Samtidigt begynder nordvestisen at snige sig sydover fra Diskøen, således at det åbne stykke vand for sejlads selv med et inspektionsskib indsnævres betydeligt. Samtidig kan storme og snevejr lægge sig hindrende i vejen for enhver uddannelse. Så er der kun eet tilbage, at „overleve“.

I forbindelse med træningsmulighederne må det ikke glemmes, at det ikke kun er træning og uddannelse, ikke kun er transportopgaver og hjælpeaktioner af enhver slags tiden om bord er udfyldt med, men også den daglige, ugentlige og månedlige vedligeholdelse af materiellet sluger en masse tid ikke mindst i et farvandsområde, hvor søen og vejrliget er strengt mod alt og tærende på alt, hvad der er i fri luft, ligesom den nødvendige vedligeholdelse vanskeliggøres i udstrakt grad af snefald, tåge, regn osv., især i den tid, hvor det er mest tiltrængt at materiellet efterses og konserveres.

JOBDET

For et inspektionsskib, der opererer i de grønlandske farvande, kan opgaverne stort set opdeles i tre hovedgrupper:

Fiskeriinspektion.

Redningsoperationer til søs og i land.

Transportopgaver.

I dag sejler inspektionsskibet op og ned langs fiskerigrænsen, men som oftest former inspektionen sig på den måde, at når skibet alligevel sejler af en eller an-

den grund, der intet har med fiskeriinspektion at gøre, om sommeren er det som oftest for udførelsen af en transportmission, så inspicerer man, som det er krævet, at skibet skal gøre.

Fiskerne kender skibet og ved, at inspektionsskibet er deres ven, og at det foruden den politimæssige virksomhed altid er parat til at hjælpe, såfremt trawleren selv, eller et besætningsmedlem har hjælp behov.

Derfor er der ingen „bad feelings“ mellem fiskerne og inspektionsskibet.

En form for fiskeri, man ikke ser andre steder i verden end ved Grønland, er det portugisiske dory-fiskeri.

En dory er en ganske lille robåd af form som en bananskal. Doryerne medføres i et moderskib, der på havet kan have op til hundrede doryer stablet ovenpå hinanden. Moderskibet er samtidig fryseskib for de fisk, der bliver fanget.

Moderskibet ankrer op udenfor fiskerigrænsen eller som tilfældet ofte er det lige eller næsten lige på den. Doryerne sættes i vandet, og med en enkelt mand om bord i hver dory, der spredes ud over et betydeligt område omkring moderskibet, påbegyndes fiskeriet, der er konventionelt torskepilkeri.

Det må være strengt arbejde at sidde i næsten al slags vejr, ofte i hundekulde, ude på det åbne hav og pilke torsk, et arbejde man kun kan få folk til at udføre, hvor arbejdskraften er billig og levestandarden for den jævne befolkning relativ lav.

Når en dory er pilket fuld af torsk, vender den tilbage til moderskibet og afleverer sine fisk og går derefter ud på havet og fortsætter med torskepilkeriet.

Kommer man i tåge ind i en sådan samling af fiskende doryer, skal man se sig godt for, når der manøvreres, idet man let, når der går af vejen for en dory og sigtbarheden er under 50 meter, har en anden dory lige for stavn.

En meget vigtig del af et inspektionsskibs opgaver i et område som det grønlandske er redningsaktioner såvel til søs som i land.

Redningsopgaverne kan være yderst forskellige og deres udførelse vil naturligt afhænge af såvel tiden som af stedet, af hvilke hjælpemidler der rådes over og som det vigtigste af hvilken hjælp, der er behov for.

I denne artikel skal kort omtales forskellige humanitære hjælpeaktioner, det er blevet overdraget INGOLF og dets besætning at udføre.

Et sygt barn med falsk strubehoste blev fra et udsted i største hast om natten i skibets hospital sejlet fra hjemmet for at komme under lægebehandling på det nærmeste hospital ca. 16 timers sejlads borte.

Havde det været om dagen og vejret havde tilladt flyvning, kunne den civile flyvetjeneste – Grønlands fly (helikopter) – have klaret denne opgave langt hurtigere, og dette selskab har da også udført mange og strålende redningsaktioner,

men fly er ofte et usikkert transportmiddel i et land, hvor der kun er heliports i de større byer, og hvor vejret tit kan forhindre flyvning i dagevis.

En trawler bad om øjeblikkelig lægehjælp til et besætningsmedlem med svære kvæstelser i brystet.

Inspektionsskibet fandt trawleren, overførte med helikopteren skibets læge til denne, fik manden om bord med fartøj, og så snart INGOLF var inden for rækkevidde med helikopteren af det nærmeste hospital, overførtes den tilskadedkomne med flyet hertil.

En ung pige forsvandt under en tur i fjeldet. Inspektionsskibet blev alarmeret, sejlede ned til området, hvor helikopteren afsøgte fjeldsiderne og søerne i lav højde, men desværre uden resultat. Redningsaktionen foregik i samarbejde med eftersøgningshold i land.

Under et rutinebesøg i Holsteinsborg havde skibet fået til opgave på vej sydover at medbringe 6 syge grønlandere, der kunne få specialbehandling på hospitalet i Godthåb, samtidig med at sengepladser på hospitalet i Holsteinsborg frigjortes til akutte tilfælde. De 6 grønlandere transporteredes i skibets hospital til Godthåb.

En tysk trawler under bugsering ca. 100 sømil (ca. 185 km) sydvest for Kap Farvel kom i vanskeligheder efter kollision med et isfjeld. I kulsort polarnat, med orkanagtige vindstyrker og med en voldsom sø samt med piskende snebyger, der nedsatte sigtbarheden i perioder til 50 meter, deltog inspektionsskibet sammen med 7 trawlere – tyske og engelske – i redningen af trawlerens besætning.

Helikopteroperationer var umulige, idet INGOLF rullede op til 40 grader fra side til side.

En trawler i Davisstrædet bad om hjælp, da den havde fået en wire i skruen. Trawleren fik ordre til at søge mod land, da den var i stand til at sejle med reduceret fart, men den havde ikke kort over fjordene, kun over kysten.

INGOLF fik kontakt med trawleren og eskorterede den ind til en sikker ankerplads i nærheden af flådestation Grønnedal, hvorfra frømand blev sendt ud og fik wiren taget af trawlerens skrue.

En grønlander med blødende mavesår, der krævede øjeblikkelig lægebehandling, blev, medens inspektionsskibet lå i havn, med helikopteren overført til det nærmeste hospital. Inspektionsskibet afgik fra havnen som planlagt, og på et aftalt sted blev helikopteren taget ned efter udført mission.

Dette var kun nogle af de redningsaktioner et inspektionsskib ved Grønland kan komme ud for.

På Grønland med de store afstande mellem de spredte bebyggede områder, byer og udsteder og uden vejforbindelse mellem disse, har den primære forbindelse mel-

lem disse fra tidernes morgen været søvejen, og denne forbindelse er den dag i dag stadig den vigtigste, selvom flyforbindelser er ved at vinde indpas i dette enorme amt.

Disse flyforbindelser er dog behæftet med så mange usikkerhedsmomenter på grund af vind, vejr etc. i forbindelse med, at de kun forbinder de større byer med heliports og ikke går ud til de mange udsteder undtagen i nødsituationer.

Ganske vist er der med landsdelens opbygning til en udviklingsmæssigt ligeberettiget del af det danske samfund blevet etableret faste skibsforbindelser op og ned langs kysten, men det er af betydning heroppe at have et skib stationeret i dette vidtstrakte område, et skib der ikke er bundet af nogen fastlagt fartplan, sådan som kysttrafikken er det.

Da skibene af HVIDBJØRNEN-klassen blev planlagt, erkendtes dette transportbehov, og det blev taget i betragtning, at disse skibe også skulle være i stand til at udføre transportmissioner af de mest forskellige slags.

Inspektionsskibene er derfor mere komfortabelt indrettet end orlogsskibe i almindelighed er det.

Alle om bord lukrerer på den bedre plads for alle, som bl. a. kendetegner denne skibsklasses indretning.

Ethvert skib, et orlogsskib med dets store besætninger vel nok endnu mere end andre skibe, er en lilleverden for sig.

Af orlogsskibene er vel inspektionsskibet ved Grønland endnu mere en lilleverden, dels fordi skibet så 100 % må være indstillet på under alle forhold at skulle klare sig selv, dels fordi besætningen på tjeneste heroppe ikke har de rekreative muligheder, der er til disposition for besætninger på andre danske orlogsskibe, der opererer i de såkaldte egentlige danske og omgivende farvande.

Et ekspeditionsskib på sin til tider ensomme stationstjeneste har som nævnt tidligere kun sig selv at stole på. Der er ikke megen hjælp at få, hverken fra land eller fra søen.

Livet om bord er stort set som i en lille by i Danmark, bortset fra, at det så 100 % er et mandssamfund, men alle dagliglivets funktioner som lillebyen skal kunne præstere er samlet i skibet indenfor et snævert, i et orlogsskib endog yderst snævert område.

Enhver må kunne indordne sig under forholdene og mere tænke på sidekammeratens end på sit eget velbefindende.

Alle om bord er afhængig af alle og ethvert stykke arbejde er i de allerfleste tilfælde et „team work“, der forudsætter, at ingen svigter i det afgørende øjeblik.

Opholdet på Grønland har dog for besætningen også sine lyse sider. Alt er ikke fiskeriinspektion eller redningsopgaver i surt vejr og på ubekvemme tidspunkter.

Besætningen får set og oplevet et stykke Danmark, den sandsynligvis ellers aldrig ville komme i berøring med, eller få noget at vide om, andet end fra aviser-nes spalter.

Et inspektionsskib, der besejler hele kysten, kommer ind næsten alle steder.

De fleste grønlandske byer og mindre udsteder, hvor der er plads, ikke kun i havnen, men også, såfremt der bare er plads til at ankre, får besøg af inspek-tionsskibet.

Hvem i det sydlige Danmark har oplevet rensdyrfangst med lasso, som besæt-ningen oplevede den i Itivnera dybt inde i bunden af den smukke Godthåbsfjord.

Alle skolebørn i Danmark hører om Danmarks østligste øgruppe Ertholmene øst for Bornholm, hvor den mest kendte er Christiansø, men hvem fortæller dem om Danmarks vestligste øgruppe, de tågefyldte Carey øer, der ligger ud for indsejlin-gen til Thulefjorden. Nogle stormomsuste ubeboede øer med rester af en tidligere eskimokultur.

Danmark har højhedsret over øerne og skal, for at dette skal være gældende i henhold til international lov, anløbe øerne med visse mellemrum for at kunne hævde sin højhedsret over disse øer.

Sådan kan der bliver ved og bliver ved. Ethvert nyt sted på Grønland er spæn-dende og fascinerende, fordi man der stadig finder noget, der for længst er for-svundet i det sydlige Danmark og noget der efterhånden vel også vil forsvinde på Grønland.

Men ikke kun Grønland er tilgængelig for besætningen. Udlandet får også be-søg. Et besøg på Island på vejen frem eller tilbage, et besøg i Skotland for ikke at tale om det yderst sjældne, hvor INGOLF for et par år siden var hele den lange vej op gennem St. Lawrence floden og gennem de store søer mellem USA og Ca-nada helt op til Chicago. På tilbagevejen besøg i henholdsvis Montreal og Quebec.

Hvis det er lykkedes at give læserne et lille indtryk af arbejdet i et dansk or-logsskib stationeret som inspektionsskib i de grønlandske farvande, så er denne artikels mission opfyldt.

Det er et til tider barsk liv, der føres om bord i stationsskibet under forhold, som man ikke kender i det lune Syddanmark, en tilværelse der ikke er beregnet for de svage.

Ikke så underligt at mottoet for inspektionsskibets besætning var:

De stærke overlever!