

# De flyvemæssige betingelser i Nordøstgrønland

af major Paul E. Ancker

Dansk flyvning i Nordøstgrønland kunne 1. august 1972 fejre sit 40 års jubilæum.

Fra videnskabeligt og militært hold i Danmark havde man imidlertid allerede i 20'erne overvejet muligheden af at gennemføre luftfotografering og kortlægning af Grønland. Søløjtnant Axel Schmidt blev således i sommeren 1929 udsendt til Grønland med den opgave at undersøge beflyvningsforholdene, og hans rapport var yderst positiv og lovende.

Det skulle dog ikke blive dette fremsynede initiativ, der blev årsag til planernes snarlige realisering, idet sagen allerede blev skrinlagt samme efterår under henvisning til: ... *at Danmarks økonomi ikke tillod et sådant projekt for tiden!*

Begivenhederne i Østgrønland i sommeren 1931 tvang imidlertid politikerne til at tage dette spørgsmål op til fornyet vurdering.

Den 28. juni 1931 indløb der til dagspressen følgende telegram afsendt fra Østgrønland:

„I nærvær av Eilif Herdal, Thor Halle, Ingvald Strøm og Søren Richter er i dag det norske flagg

heist i Myggbukta og landet mellem Carlsbergfjord i syd og Besselfjord i nord okkuperet i H. M. Kong Haakons navn. Landet har vi kalt Eirik Raudes land.

(underskrevet) Hallvard Devold.“

Den 10. juli samme år godkendte den norske regering okkupationen og meddelte den danske regering, at Norge ved kgl. resolution af 10. juli 1931 havde stadfæstet okkupationen af strækningen mellem 71° 30 N og 75° 40 N på Østgrønland.

*Dagen efter foretog den danske regering følgende tre handlinger:*

– Den gav politimyndighed til Dr. Lauge Koch, som da opholdt sig i Østgrønland.

– Den indstævnedes Norge for den internationale domstol i Haag.

– Den sendte den norske regering en note, hvori den fordømte de af den norske regering foretagne skridt, som betegnedes som et uberettiget overgreb og brud på den bestående retstilstand.

Den følgende sommer blev der uden vanskeligheder afset midler til *to* ekspe-

ditioner til Grønland. – 7'ende Thuleekspedition til Sydvestgrønland under ledelse af Dr. Knud Rasmussen og Treårsekspeditionen til Nordøstgrønland under ledelse af Dr. Lauge Koch.

Til 7'ende Thuleekspedition stilledes en flyveafdeling bestående af et Heinkel (H. M. II) fly, 2 flyvere, 2 fotografer og 3 mekanikere til rådighed. M/S „Stau-ning“ blev udrustet som basisskib.

Treårsekspeditionen rådede over en flyveafdeling på 2 Heinkel (H. M. II) fly og et mandskab bestående af 4 flyvere, 4 fotografer og 4 mekanikere. Som basisskibe benyttedes „Gustav Holm“ og „Gødthåb“.

De flyvemæssige betingelser, der mødte vore pionerer, da de i de følgende år begyndte at „underlægge“ sig Grønland, var naturligvis ganske anderledes end de forhold, vi kender idag, og man kan vel roligt sige, at ligesom Nansens traverssring af Indlandsisen, Peary's fremstød mod Nordpolen, Knud Rasmussens rejse til Stillehavet og Roald Amundsens „erobring“ af Sydpolen, var disse flyvninger i 30'erne i høj grad præget af vidtgående krav til såvel planlægning som kombinationsevne og improvisation. Forskellen på succes og fatalitet var ofte hårfin, og der måtte nødvendigvis ofte tages ikke så få chancer.

Det billede, der toner frem, når vi idag skal vurdere de flyvemæssige betingelser i Nordøstgrønland, må i sagens natur blive et ganske andet.

De klimatiske forhold har ganske vist ikke forandret sig nævneværdigt, men materiel og faciliteter har til gengæld gjort beflyvningen af Nordøstgrønland

til en rutinemæssig opgave, som vi i dag løser på linie med andre flyvemæssige behov. Samtidig er sikkerhedsbestemmelserne imidlertid blevet skærpede, således at beflyvningen af Nordøstgrønland nu er undergivet samme regler og bestemmelser for flyvning, som er gældende andre steder i verden.

For at kunne bedømme de flyvemæssige betingelser i Nordøstgrønland er det nødvendigt, at man først gør sig klart, hvilken flyvemæssig aktivitet og hvilke flyvemæssige opgaver, der idag foreligger. Det må derfor forekomme rimeligt, at vi i store træk gennemgår og nævner de flyvemæssige opgaver, som berører luftrummet over Nordøstgrønland. En opdeling af opgaverne mellem civile og militære operatører må i denne forbindelse forekomme naturlig og hensigtsmæssig.

Ser vi da først på den civile flyvning, kan følgende opdeling foretages efter opgavernes natur:

#### *Rutetrafik:*

Luftfartsselskaberne SAS, Air France og Japan Air m. fl. overflyver dagligt Nordøstgrønland på polarruterne mellem Europa og Det fjerne Østen med 4-motorede jet-fly af størrelsesordenen DC-8.

#### *Charterflyvning:*

*Ambulanceflyvning:* Patientevakueringer fra Scoresbysund, Mestersvig og de ensomt beliggende radiovejrstationer Kap Tobin, Daneborg og Danmarks-havn, har traditionelt været udført af civile islandske flyveselskaber (Icelandair og Bjørn Paulsson A/S m. fl.) med DC-3 og mindre STOL-fly.



*En af deltagerne i Treårsekspeditionen, daværende søløjtnant, senere kontreadmiral Jørgen Münter i sin Heinkel (H. M. II).*

Fot.: Sandquist.

*Anm.:* STOL betyder „Short Take Off and Landing“. Et STOL-fly er altså et fly, der kan starte og lande på meget korte stræk.

*Passagerflyvning:* Befordring af passagerer til og fra Mestersvig er gennem årene blevet udført med DC-4, DC-6 og Viscount fra Icelandair.

*Skiflyvning:* Passager- og forsyningsflyvning er i vinter- og forårstiden (februar–maj) blevet udført med DC-3 på ski til Scoresbysund, Mestersvig, Daneborg og Danmarkshavn. Desuden er der efter behov blevet landet ved andre lokaliteter, f. eks. ved slædepatruljens station på Ella-Ø.

*Ekspeditionsflyvning:*

*Fotoflyvning:* Gennem en årrække har

Geodætisk Institut (GI) udført fotoflyvning i Nordøstgrønland med „time-charteret“ canadisk fly-materiel, bl. a. en „Flyvende Fæstning“, B-17 fra Kenting Aviation Inc.

*Geologisk kortlægning:* Som en fortsættelse af Dr. Lauge Koch's geologiske kortlægning af Nordøstgrønland, hvortil der bl. a. blev anvendt 2 „vandflyvemaskiner“ (Norseman på pontoner), har Grønlands Geologiske Undersøgelse (GGU) i en årrække anvendt 2 Bell-47 helikoptere, som i de senere år har været opereret af det schweiziske firma „Heli-swiss“.

*Prospektering:* Antallet af prospekterende firmaer har været i fortsat vækst, og antallet af STOL-fly og helikoptere,

der løser de hermed forbundne opgaver, er i de senere år blevet mangedoblet. Som eksempel på sådanne prospekterende firmaer skal her blot nævnes Nordisk Mineselskab A/S (Arctic Mining Co.) og Internationalt Mineselskab A/S.

*Anm.:* Indtil 1. juli 1972 indgik tillige forsyningsflyvning til Station Nord. Denne opgave blev dog for det væsentligste varetaget af USA, der med store transportfly af typerne C-124, C-130, C-133 og C-141 årligt fløj forsyninger af størrelsesordenen 2000 tons ind til stationen. Hertil kom et antal passager- og postflyvninger, som blev udført med chartret islandsk materiel (Icelandair og Flug-Stodin).

Vender vi os herefter mod de flyvemæssige opgaver, som udelukkende løses af militært indregistrerede fly, vil det være naturligt at begynde med eftersøgnings- og redningsopgaver.

#### *Eftersøgnings- og redningstjeneste:*

Ansvar for lufttrafik kontrol og flyveredningstjeneste i grønlandsk luftrum påhviler i henhold til internationale konventioner (ICAO, ANNEX 11 og 12) nationen Danmark. Imidlertid har Danmark – under hensyn til opgavernes omfang sammenholdt med de begrænsede nationale ressourcer – indgået en særskilt aftale med USA om varetagelsen af lufttrafik kontrol og flyveredningstjeneste. Denne aftale gælder enhver form for eftersøgnings- og redningstjeneste, der kan sættes i direkte forbindelse med et luftfartøjs havari eller forlis. Enhver anden hændelse, der medfører krav om

iværksættelse af eftersøgnings- og redningsmæssige foranstaltninger, behandles af Grønlands Kommando (GLK), som efter omstændighederne indsætter det til enhver tid bedst egnede og mest hensigtsmæssigt placerede luftfartøjsmateriel. Det må dog straks vedgås, at dette i mange tilfælde vil sige amerikanske fly fra Søndrestrømfjord eller Keflavik.

#### *Overvågning af territoriet:*

Militær overvågning er en national opgave, der udføres med det formål at føre tilsyn med Grønlands sø-, land- og luftterritorium. Opgaven er med andre ord at observere og konstatere, om fremmede nationer uden dansk tilladelse færdes i vort territorium. Opgaven udføres dels som patruljeflyvning over hav- og kyststrækninger, dels ved at afsøge indre fjordforgreninger samt dale og søer i det isfri landområde mellem indlandsisens rand og yderkysten. Den flytype, der blev anvendt fra 1947 til 1970, var Catalina, der kunne lande både på land og vand, mens der nu bruges 4-motorede fly af typen C-54/DC-4.

#### *Isrekognoscering og islodsning:*

Isforekomster i større koncentrationer skaber normalt problemer for skibsfarten uanset isens art og beskaffenhed. Det er derfor altid nødvendigt at dimensionere og isforstærke skibe efter de isforhold, som de tænkes anvendt under. Imidlertid kan isrekognoscering og islodsning med fly forbedre observationsbetingelserne og således muliggøre sejlads i farvandsafsnit, der ellers ville være umulige at besejle. Når det gælder besejlingen af Nordøstgrønland, har man forlængst er-



*Et af flyvevåbnets C-54 fly på lersletten ved Kap Harald Moltke, Pearyland.*

Fot.: Granath (1971).

kendt, at selv med specialbyggede polar-skibe er besejlingens succes helt afhængig af den flyvemæssige støtte. Der har derfor gennem en årrække i besejlingssæsonen været oprettet en iscentral i Mestersvig, der har haft rådighed over et af flyvevåbnets fly. I de senere år har man forsøgt at udruste de polarskibe, der indsættes på besejlingen af Nordøstgrønland, med helikoptere, hvilket har givet skibene forbedret mulighed for at nå frem ved egen hjælp.

#### *Depotflyvning for slædepatruljen Sirius:*

Slædepatruljen Sirius har hovedstation i Daneborg. Herfra udgår slædeholdene på deres patruljeruter til hele Nordøstgrønland. For at muliggøre slædekørsel i dette enorme område må Sirius råde

over hytter og depoter fordelt med rimelig afstand. Sådanne depoter søges tilvejebragt i sommertiden på særlige depotflyvninger, hvor forsyningerne nedkastes med faldskærm fra flyvevåbnets C-54 fly til modtagehold på jorden. Samtidig udbygges og repareres de enkelte hytter og stationer. For at udnytte Sirius's kapacitet så hensigtsmæssigt og effektivt som muligt har man i mange år med C-54 transporteret slædehold fra Mestersvig til Station Nord ved slædesæsonens begyndelse, hvorved man har kunnet indsatte friske og udhvilede slædehold i den nordligste del af patruljeområdet.

#### *Forbindelses- og transportopgaver:*

For at kunne opretholde kontakt med slædepatruljen Sirius og andre statslige

instanser, der er repræsenteret i Nordøstgrønland, er det nødvendigt, at der kan afsendes og modtages post med rimelige mellemrum. Flyvevåbnets beflyvning har derfor i en årrække været koordineret med Grønlands postkontor, og enhver mulighed for at kombinere opsamling og nedkastning af post med foreliggende opgaver er blevet udnyttet.

Endvidere har flyvevåbnet een eller flere gange om året udført inspektionsrejser for ministre, ministerielle embedsmænd og delegationer m. v. Endelig har der f. eks. i sommeren 1970 været udført flyvning for det daværende tronfølgerpar. Flyvningen bragte tronfølgerparret og deres rejseselskab til stort set alle egne af Nordøstgrønland.

#### *Assistance til videnskabelige ekspeditioner:*

I forbindelse med løsningen af andre opgaver har flyvevåbnets fly i talrige tilfælde og situationer ydet støtte til videnskabelige ekspeditioner i Nordøstgrønland. Dette gælder således gennem en længere årrække Lauge Koch's ekspeditioner, GGU-ekspeditioner og Eigil Knuth's Peary-land ekspeditioner.

— — —

Som vi har set i det foregående, er de flyvemæssige opgaver i Nordøstgrønland så talrige og så forskelligartede, at de flyvemæssige betingelser, som er tilstede i området, nødvendigvis må berøre den flyvemæssige aktivitet på vidt forskellig måde. Vi vil derfor i det følgende prøve at betragte nogle af de generelle tendenser og samtidig forsøge at anskueliggøre, hvorledes de enkelte faktorer øver indflydelse på de enkelte opgaver.

Området er generelt præget af arktiske luftmasser (continental polarluft), der giver et stabilt vejrforhold, men som får gennemsnitstemperaturen for den koldeste måned ned under  $-25^{\circ}$ . Inde i bunden af fjordene er klimaet nærmest fastlandspræget, og føhnvinde er hyppige. Luften er derfor gennemgående tør, og nedbøren sparsom, hvilket giver god sigtbarhed og gode flyvebetingelser. På yderkysten er klimaet præget af isgangen. På østkystens sydlige del åbner storisen sig i løbet af juni/juli, hvorved der tilføres luften en del fugtighed, og sommeren på yderkysten er derfor præget af tåge og lav stratus, som giver dårlige sigtforhold og ugunstige flyvebetingelser. Istågen dannes, når den fugtige maritime polarluft passerer hen over polarisen. Isen i selve polarbassinet åbner sig også en del om sommeren, og man vil derfor midt på sommeren ligeledes kunne forvente en del tåge- og stratusproblemer på Grønlands nordkyst. Tilsvarende forhold gælder til dels i Robeson-kanalen, Kennedy-kanalen og i Smith-sund.

Lavtrykkenes vandringer fra vest mod øst domineres kraftigt af Grønlands beliggenhed og topografi. Medens Sydgrønland således er præget af hyppige lavtrykspassager, er det kun på visse årstider, at lavtrykkene med tilhørende frontsystemer når op til Nord- og Østgrønland. Kun yderst sjældent indtræffer det, at et lavtryk krydser Indlandsisen, men det kan dog under særlige omstændigheder forekomme, at et lavtryk vander op på vestkysten og passerer Diskobugten for derefter ved Nugssuaq eller Svartenhuk at påbegynde en vandring ind over Indlandsisen, hvor det herefter til-



*Amerikansk transportfly af typen C-130 på Station Nord.*

Fot.: Hans Berg (1966).

syneladende forsvinder. To dage senere vil man imidlertid undertiden få en yderst ubehagelig oplevelse på østkysten, idet et sådant lavtryk er i stand til at lukke en væsentlig del af området med sne, lave skyer og dårlig sigtbarhed i løbet af få timer. Observerer man derfor et „op-træk“ fra vest, er det en god idé at se tiden an og gennemgå sine vejroplysninger endnu en gang.

Vort væsentligste våben mod sådanne overraskelser er selvfølgelig en effektiv flyvevejrtjeneste, og en sådan har vi kun 2 steder, nemlig på Søndrestrømfjord og i Reykjavik. Selv den bedste vejrtjeneste kan imidlertid ikke forudsige lokalt vej

med acceptabel sikkerhed uden et tilstrækkeligt antal meteorologiske målinger indenfor det område, forudsigelsen skal omfatte. Sådanne målinger består dels i almindelige vejrobservationer, som omfatter vindens retning og styrke samt temperatur og barometerstand, dels i sonderinger med radiosonder, der løftes op gennem atmosfæren med en ballon. Ved hjælp af sonden registreres automatisk oplysninger om højdevind, temperatur og fugtighedsgrad m. v. Disse oplysninger sammenholdes idag med satellitbilleder, som kan fortælle noget om det generelle vejr billede og om tendensen i vejrudviklingen.

I Nordøstgrønland havde vi indtil for nylig 2 flyvepladser, nemlig Mestersvig på 72° N og Station Nord på 82° N (sidstnævnte lukkede 1. juli 1972). Herudover har vi vejrobservationstjeneste på radio- og vejrstationer Kap Tobin (70° N), Daneborg (74° N) og Danmarkshavn (76° N). Radiosondemålinger blev foretaget på Station Nord, men foretages nu kun på Danmarkshavn og Kap Tobin. Imellem Station Nord og Thule har canadierne en flyveplads, der også tager vejrobservationer (Alert på det nordøstlige hjørne af Ellesmere Island).

For at udnytte flyvevejrtjenesterne i Reykjavik og på Søndrestrømfjord kræves der imidlertid kommunikationsmidler, der er i stand til at række over de afstande, der her er tale om. I de fleste tilfælde sker dette ved, at et luftfartøjs anmodning om vejroplysninger må retransmitteres af relaystationer flere gange, inden anmodningen når frem, og dette foregår indtil videre på morsenøgle. En væsentlig del af tiden er sådanne transmissioner stærkt hæmmet af „black-out“ perioder. „Black-out“ betyder i denne forbindelse, at de atmosfæriske forhold vanskeliggør eller umuliggør udbredelse af radiosignaler.

Enhver vil derfor kunne forstå, at det er en særdeles alvorlig sag, når en radiovejrstation af den ene eller anden grund „falder ud“. Det er i den forløbne tid sket, at såvel Daneborg som Danmarkshavn har været hærget af brand og derfor har været afskåret fra at udøve sine funktioner i en periode. Sidst er det sket, at Station Nord er blevet lukket, hvilket har forårsaget, at der nu hverken er

flyveplads, vejroplysninger eller radiostation til rådighed mellem Danmarkshavn og Alert i Canada, hvilket er en strækning på ca. 1.500 km eller, sagt på en anden måde, som fra København til Paris.

Nu må det jo retfærdigvis siges, at betydningen afhænger af opgavens natur. Det er således ikke længere påkrævet for de højtflyvende „jet-liners“, der befarer polarruten fra Europa til Det fjerne Østen, at benytte Station Nord som relaystation. Luftfartsselskabernes korrespondance afvikles nu for det meste direkte til den amerikanske kontrolcentral i Thule eller på Søndrestrømfjord. Station Nords rolle som lufttrafik kontrolstation for SAS, Air France og Japan Air m. fl. kan hermed siges at være udspillet.

Imidlertid er det jo ikke luftfartsselskaberne, som kun passerer igennem det grønlandske luftrum, der har været størstbrugere af Station Nord. Der hvor problemet for alvor melder sig, er for den „taktiske flyvning“. Flyvning på Grønland mellem Thule og Mestersvig er blevet en særdeles kompliceret affære efter Station Nords lukning. Igen må man tilføje, at problemerne afhænger af, hvilken flytype det drejer sig om, og hvilken opgave der foreligger.

Er det et mindre fly eller en helikopter, er problemet næsten uløseligt, men naturligvis kan et 4-motoret fly som f. eks. flyvevåbnets C-54 tilbagelægge afstanden mellem Thule og Mestersvig. Problemet er blot at flyet ikke kan løse de opgaver undervejs, som tidligere var muligt, medens Station Nord var i drift. Dels er usikkerheden på vejroplysningerne inden for området blevet mange gange større,

og dels har C-54 ikke rækkevidde til at dække eftersøgningsopgaver, isrekognoscering samt depotudlægning for Sirius i dette område uden Station Nord som operationsbase og alternativ.

*Anm.:* I henhold til gældende regler og bestemmelser for flyvning under instrumentforhold skal der altid foreligge en alternativ flyveplads, hvortil flyvningen skal fortsættes, såfremt vejrforholdene eller startbanens tilstand m. v. gør landing på bestemmelsesstedet umulig eller uforsvarlig.

Der findes ganske vist en nødlandingsplads på en lerslette ved Kap Harald Moltke, som i 1957 blev evalueret af en amerikansk ekspertgruppe, hvis opgave det var at lokalisere steder, hvor landingspladser eventuelt kunne anlægges i Nordøstgrønland. Problemerne ved denne plads er imidlertid først og fremmest funderingen. En lerslette kan kun bruges, når den er frosset eller knastør. Hvis pladsen er våd, hvad den nogle år kan være hele sommeren, er det ensbetydende med total havari at nødlande på pladsen. I mørketiden oktober-marts er det naturligvis også helt udelukket at anvende denne plads. Grev Eigil Knuth har i sommeren 1972 af hensyn til sin station i Brønlundsfjord på eget initiativ forsøgt at afmærke en bane med store tønder fyldt med sten, hvilket desværre har gjort pladsen mindre anvendelig, da det begrænser valget af landingsstræk og frembyder en flyvesikkerhedsmæssig risiko, som ikke tidligere eksisterede.

Behovet for at få Station Nord i drift igen er derfor af hensyn til såvel *vejroplysninger* som *kommunikationsforhold* og *operationsmuligheder* af største betyd-

ning for aktiviteten i Nord- og Nordøstgrønland.

Den vigtigste indfaldsvej til Nordøstgrønland set med danske øjne er dog fortsat Mestersvig. Uden denne flyveplads kan man lige så godt tage skridtet fuldt ud og evakuere Østgrønland nord for Angmagssalik-distrikt. Man vil dermed være tilbage til situationen før 1924, hvor bl. a. Scoresbysund blev oprettet som koloni. Uden Mestersvig vil det ikke kunne lade sig gøre at opretholde forbindelse med Nordøstgrønland, og samtlige af de tidligere omtalte flyvemæssige opgaver i landsdelen vil være umuliggjort, bortset muligvis fra de opgaver, der måtte blive udført af amerikanerne i medfør af deres ansvar for flyveredningstjenesten.

Mestersvig har et radiofyrtårn med en godkendt instrument anflyvningsprocedure. Minimaene (værdierne for skyhøjde og sigtbarhed) er dog ret høje på grund af det omliggende terrain, så medens man på Station Nord kunne udføre en instrument anflyvning af pladsen – dag og nat, året rundt – ned til en skyhøjde på 250 m på radiofyret og ned til 125 m med navigationsradar, så har Mestersvig en begrænsning på 500 m skyhøjde selv for fly udstyret med navigationsradar. Det har imidlertid vist sig, at orografiske forhold gør dette minimum acceptabelt, da skyhøjder under 500 m kun yderst sjældent forekommer.

Ser man på fremtidens muligheder, forekommer det utroligt, at Danmark skulle lade stå til i Nordøstgrønland, mens andre nationer f. eks. Canada netop i disse år prioriterer opgaver i arktiske egne meget højt. Da der for nogle år siden blev fundet olie i Alaska, stod det

klart, at sandsynligheden for, at der var lignende store forekomster såvel i Canada som i Nordgrønland, var overordentlig stor. Danske geologer har senere med meget stor sandsynlighed fastslået, at nogle af de største forekomster af olie må formodes at befinde sig i Nordgrønland. Prospektorer fra mange lande sætter nu årligt kæmpemæssige summer på deres koncessioner i Nord- og Nordøstgrønland, mens den danske stat „afdæmper aktiviteten“, som det hedder, når man ikke længere helt lever op til sit ansvar og sine forpligtelser. Er det et urimeligt krav, at den danske stat har „medhør“ på, hvad der foregår i Nordøstgrønland? I Canada er Royal Canadian Mounted Police (RCMP) blevet normeret med tidssvarende fly og helikoptere, der sætter korpset i stand til at udøve politimyndighed og kontrolfunktioner over for koncessionerede firmaer, der udfører prospekteringsvirksomhed i arktisk Canada. „Rødfrakkerne“ er idag i stand til at kontrollere, om sådanne firmaer holder sig til de givne koncessioner; altså, om de prospekterer der, hvor de har fået lov til at prospektere, og om de fortæller den canadiske stat, hvad de finder.

Det tilsvarende billede i Nordøstgrønland tager sig unægtelig noget anderledes ud. Sirius har som hovedopgave: *politi-myndighed* og *suverænitetshævdelse*, men hvad har Sirius at udøve disse beføjelser med? Sirius burde helt klart bringes op på en 1973-status, så patruljen i lighed med de canadiske kolleger besad mobilitet og fleksibilitet til at løse de opgaver, som foreligger.

Hovedbetingelsen er, at Mestersvig opretholdes og Station Nord retableres,



Kong Oscars Fjord  
med havnen ved Mestersvig.

Fot.: Ib Tøpfer (1964).

samt at Sirius udrustes med egne fly. I sidstnævnte forbindelse forekommer det relevant at nævne, at RCMP anvender et STOL-fly af typen Twin-Otter, som er et to-motoret turbopropfly, der kan løfte et slædehold derhen, hvor det skal indsættes, og som kan konvertere fra at lande på hjul til at lande på ski og pontoner, hvilket giver en hensigtsmæssig fleksibilitet også i Nordøstgrønland.

Såfremt en sådan ajourføring af Sirius's midler kan kombineres med en udskiftning af flyvevåbnets C-54 med C-130 (Herkules), vil Danmark på ny være i stand til at leve op til det, som nogle af os opfatter som et *ansvar* for en del af riget.

Imidlertid synes sagen at være gået i en hårdknude, der er særdeles kompliceret at løse, og man kan i denne forbindelse ikke undlade at drage sammenligning med, hvad der tidligere er forekommet af problemer af tilsvarende art f. eks. med hensyn til Narssarsuaq og de dertil knyttede skandaler.

Man fristes i denne forbindelse til at spørge sig selv, om det ikke er selve styringen og systemet, der er noget i vejen med; altså om det ikke er selve den måde, vi har tilrettelagt administrationen af

Grønland og grønlandske forhold på, der må bære skylden for den uhyggelige situation, som vi gang på gang bringer os selv i. Er det ikke således, at det faktum, at vi har etableret et særskilt ministerium for Grønland, ofte medfører, at fagministerierne er tilbøjelige til at bruge dette ministerium som en „hovedpude“. Sagt på en anden måde – hver gang „landet stander i våde“ og der skal spares, er det Grønland, der må holde for. Trafikministeriet skal spare – man foreslår Mestersvig nedlagt. Forsvarsministeriet skal spare – man foreslår flådestation Grønødal nedlagt. Men hvad så med Station Nord, kunne man så spørge. Jo, det er i virkeligheden samme problematik, bare på en anden måde. Station Nord „kørte udmærket“ under Ministeriet for Grønland's (M. f. G.) regi, så længe amerikanerne betalte, hvad den kostede. I det øjeblik Danmark selv skulle påtage sig opgaven, begyndte problemerne. Fagministerierne var ikke tilbøjelige til i en

„sparetid“ (se finansloven) at udvide investeringsobjekternes antal og henviste til M. f. G.s overordnede rolle i Grønlandsspørgsmål. M. f. G. blev derfor pånytvunget ud i den situation at skulle sammenligne og prioritere uens benævnte parametre:

Hvad skal vi bruge pengene til – at videreføre Station Nord eller at bygge et børnehjem i Frederikshåb? Hvad er højest – et tårn eller et tordenskrald?

Sagen er alvorlig og dybt deprimerende. Der er for få, der kender problematikken til bunds, og først når nationen ryster i sin grundvold, som tilfældet var 28. juni 1931, føler vi os engagerede og begynder at løse spørgsmål, som trænger sig på.

I 1973, hvor dagens slogan er: *motivation, engagement og lønsomhed*, forekommer det helt urimeligt, at det skal være provokation i stedet for fremsynet initiativ, der er bestemmende for vore handlemåder.