

Grønlands loranstationer

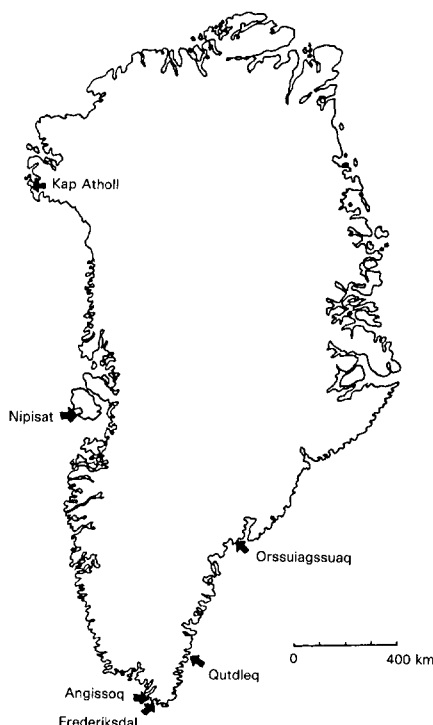
Af Aksel Mikkelsen

Ordet LORAN, der betegner et radio navigationssystem, er dannet af ordene Long Range Navigation.

Systemet blev udviklet af USA i begyndelsen af 2. verdenskrig. Ved krigens afslutning var der etableret ca. 70 loranstationer, som dækkede 3/10 af jordens overflade med radionavigation. 75.000 loranmodtagere var blevet leveret af forskellige producenter til skibe og fly i aktiv tjeneste, og USA's hydrografiske kontor havde fremstillet og leveret ca. 2 1/2 mill. lorankort, som er nødvendige for at anvende systemet.

Grønland kom tidligt ind i billedet som en velegnet plads for en loranstation. Denne skulle indgå i den såkaldte Nord-Atlantiske kæde, til hjælp for såvel konvojtjenesten som flytrafikken.

Efter aftale med den Danske Ambassade i New York påbegyndte U.S. Coast Guard i 1942 anlægget af den første station ved Frederiksdal i Sydvestgrønland. De opførte bygninger var efter sigende beregnet for en tropestation, idet de specielle grønlandske vejrforhold ikke var særlig kendt på det tidspunkt. Bygningerne blev da også ødelagt af en storm,



De grønlandske loranstationer.

endnu inden det elektroniske udstyr var installeret. Heldigvis var der leveret reservebygninger, således at man ved hjælp af lokale folk fik stationen rejst igen til det aftalte tidspunkt i februar 1943. Stationen bestod dengang af en senderbygning, en dieselkraftcentral med værksted, et mandskabshus med kantine og en lagerbygning. Dertil kom et mindre masteanlæg. Da det imidlertid ikke var muligt at synkronisere stationen med en station i Labrador, hvilket var nødvendigt for anvendelsen, var det påkrævet at etablere en retningsantenne samt forbedre det elektroniske udstyr. Hen på foråret 1943 kom stationen dog igang, og har siden da i mere end 40 år uafbrudt sendt sine signaler ud over Davisstrædet.



Frederiksdal loranstation, vinteren 1955.

Stationen var oprindelig bemanded med 14 personer, der efter vore dages forhold levede sammenstuvet og primitivt. I 1951 overtog det daværende Fyr & Vagervæsen driften af stationen, der nu blev finansieret af ICAO. Samtidig blev stationen udbygget og forbedret. Således kom der i 1955 en ny kraftcentral og en lederbolig, og i 1963 blev der bygget en helt ny station med senderbygning, stor kantine og opholdsbygning med frysehus, vaskeri og fjernvarmecentral, to store mandskabshuse, flere enfamiliehuse, lagerbygninger m.v. Der blev ligeledes anlagt vej ind til selve Frederiksdal, således at man lettere kunne få

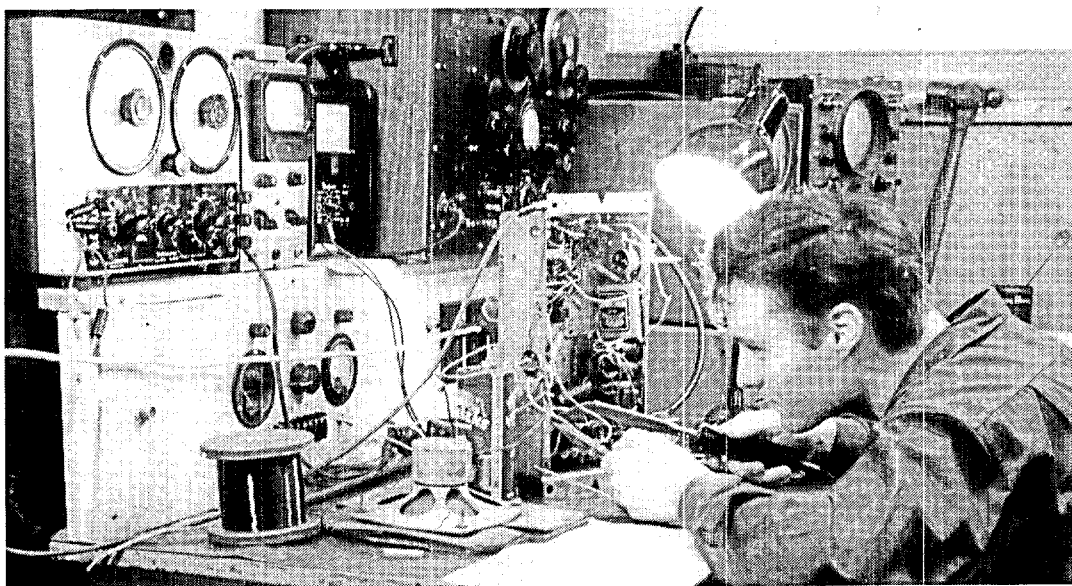
lokal arbejdskraft til stationen. Arbejdsstyrken på stationen blev efterhånden reduceret, idet driften blev automatiseret. I den sidste fase var den helt nede på 6 mand, hvilket bl. a. skyldtes, at man i en årrække var klar over, at stationen snart skulle lukkes. Det daværende loransystem, som nu benævnes Loran A, var nemlig ved at miste sin betydning, da et mere nøjagtigt navigationssystem, Loran C, var taget i brug. ICAO ophørte med at finansiere foretagendet fra 1979, men da Canada havde mange Loran A sendere i deres fiskeri- og handelsflåde, overtog de finansieringen, indtil stationens endelige lukning i 1984.

Af hensyn til besejlingen af Thule Air Base blev der i 1954 anlagt to andre Loran A stationer på vestkysten, Nipisat og Kap Atholl. Nipisat stationen blev drevet af G.T.O., imedens U.S. Coast Guard drev Kap Atholl i den næste halve snes år.

I slutningen af halvtredserne ønskede NATO, at der skulle anlægges et par Loran A stationer på Grønlands østkyst. Dette førte til bygningen af Qutdleq og Orssuassuaq loranstationerne. Det senere nedlagte Søværnets Bygningsdistrikt stod for planlægningen og projekteringen af de nævnte stationer. Entreprenørfirmaet Torpsø-Jensen & Schrøder fik overdraget arbejdet, og det blev planmæssigt gennemført trods vanskelige arbejdsforhold. Der måtte således bygges en næsten 4 km lang tovbane fra den lille naturhavn bag øen Qutdleq over til det udvalgte stationsområde på et for-

bjerg ud imod Danmarksstrædet. Senere blev der udsprængt en vej, som dog ikke fik megen betydning på grund af den korte besejlingssæson. Helikopterdriften var endnu ikke igang, men var man heldig, kunne man få et »drop« fra et fly et par gange om året. Stations-øen har nok med rette båret navnet »Djævløen«, som besætningen gav den. I ansættelses-papirerne stod der bl.a., at mandskabet altid skulle være bevæbnet, når de færdedes udenfor stationsområdet. Det skulle være af hensyn til de mange bjørne, der fandtes på øen.

Stationerne på østkysten blev iøvrigt nedlagt allerede i 1977. Orssuassuaq stationen blev overtaget af Angmagssalik kommune, som har ført nogle af bygningerne til byen. Qutdleq henligger som en spøgelsesby, og selv det gode anlæg i Frederiksdal har endnu ikke kunnet finde nogen anvendelse.



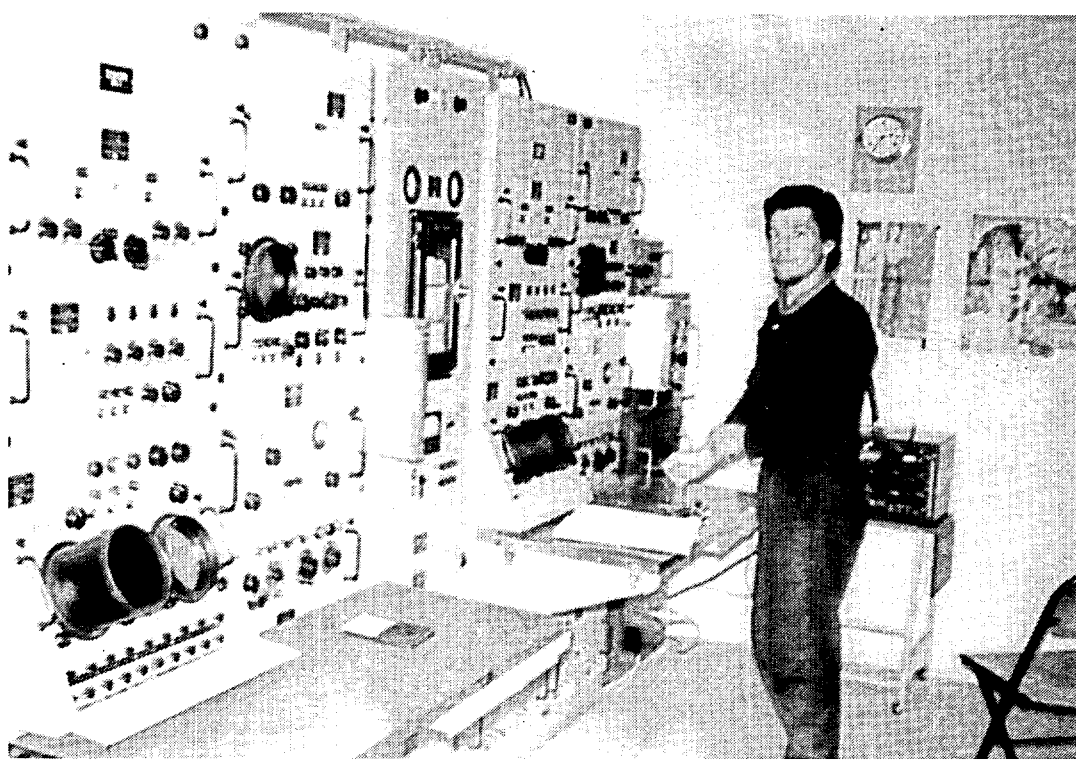
Al forbindelse med omverdenen foregik i 50'erne pr. telegrafi. Her betjenes nøglen af Ib Pforr-Weiss, der som senere chef for Farvandsvæsenets kommunikationsafdeling har leveret en del af de tekniske oplysninger til artiklen.

I vinteren 1961-1962 blev der af U.S. Coast Guard og det danske Fyrvæsen re-kognosceret for en velegnet plads på Grønlands sydvestkyst for en stor ny Loran C station. Der var flere muligheder, men onde tunger siger, at det var vejret – eller måske landingsforholdene i de pågældende dage, der blev afgørende for stationens placering på øen Angissoq lige syd for Nanortalik.

I sommersæsonen 1962 og 1963 arbejdede en styrke på op til 160 mand med at opføre den store station. Der arbejdedes dengang ca. 13 timer i døgnet i alle 7 ugedage, og kun hver 5'te søndag var fri- og hviledag. Stationen på Angissoq bestod af en stor transmitter og en timerbygning, 2 uafhængige elværker, der

ved opførelsen hver for sig vist var de største på Grønland. Endvidere var der kantine og opholdsbygning, 3 store indkvarteringshuse, lagerbygning med kølehus og vaskeri, 3 boliger for ledende personel, olie og vandtanke, havneanlæg, gode veje og sidst men ikke mindst den 412 m høje antennemast. Stationen gik »i luften« i november 1963 med en faglig besætning på 25 mand. Hertil kom familie og lokale hjælpere i køkkenet, så der ialt var ca. 40 personer.

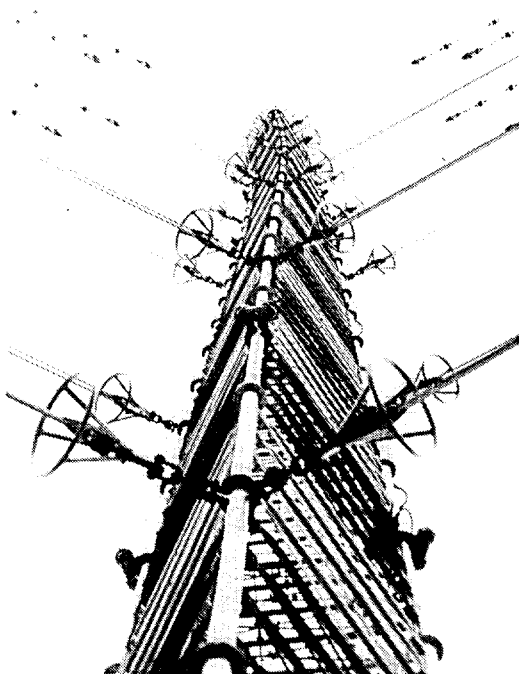
Allerede i juli 1964 gik stationen »ud« igen. Den høje mast styrtede pludselig sammen under fuldstændig rolige vejrforhold. En større undersøgelse blev straks igangsat, hvilket førte til en retssag imellem U.S. Coast Guard og maste-



En af »Djævløens« første beboere Henning Littau på arbejde i timeren. Han arbejder nu som ingeniør i Færvidsvæsenet.



Luftfoto af selve Angissoq loranstation. Sender og mast er ca. 500 meter til højre for den viste station. Foto: Jørgen B. Svensson.



Angissoqs 200 meter høje mast i en »spændt« situation, delvis fyldt op med is.

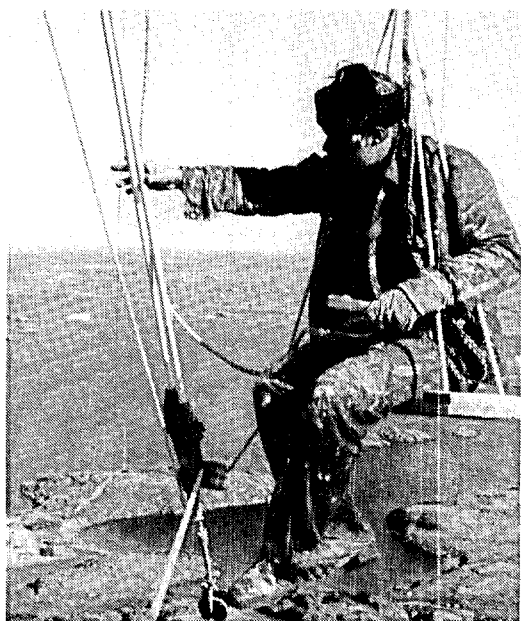
leverandøren i USA. Retssagen løb i næsten ti år, og endte med at U.S. Coast Guard vandt. Men en ny mast skulle jo hurtigst muligt op. Nu var man blevet forsigtigere, og den nye mast skulle »kun« være 200 m høj. Den blev fløjet til Danmark fra USA og derpå sejlet med Thala Dan til Angissoq sammen med et stort montagehold, og efter et par måneder var stationen atter »i luften«. Tilsvarende masteuheld var også sket andre steder i verden. Der blev derfor etableret en effektiv kontrol, hvor vi grundigt inspicerede masten hvert år, efterspændte samtlige barduner, og man havde endog til tider en »fluemand« ude på bardunerne. Det skiftende inspektionspersonale fra U.S. Coast Guard var energiske og effektive, men det var af og til svært at

få dem fra at eksperimentere med nye måder til at vedligeholde masten på.

Snevanskeligheder forekom også på stationerne. Således blev timeren på Angissoq engang begravet i sne, hvilket medførte, at der måtte graves tunneller ind til dørene, og derefter byggedes en høj nødudgang. Den daglige inspektion af senderstation og mast voldte også problemer efter store snefald. Der var forslag om at lave en 500 m lang tunnel, men ved indførsel af nye snow-mobils løstes disse problemer.

Masten gav os iøvrigt mange spændende oplevelser. Engang stod den spændt som en flitsbue og var fyldt med is. Var der kommet en rigtig snestorm, havde den faldet sammen igen. Flere gange faldt antennebardunerne ned, og vi måtte mase i meterhøje snedriver for at få dem op igen. Og hver gang skulle man op igennem masten for at se, om alt var i orden. Hvis det antal gange jeg fik kravlet de 200 m op i masten blev lagt sammen, ville jeg nok være havnet i de højere sfærer.

Oprindelig skete al personale- og godstransport med Fyrvæsnets egne eller charterede skibe. Således foregik en NATO-inspektion af østkyst stationerne engang med det gode gamle sælfangerskib »Brandal«. En udenlandsk søofficer lod forespørge, om der var bar på inspektionsskibet. Det kunne man jo ikke just sige, men de ombordværende fik da al den væde de kunne ønske sig gennem dækket ned i køjen, hvilket dog blev taget med sindsro. Inspektionsskibet »Argus« blev senere bygget for at varetage besejlingerne. Men med helikopterens stigende anvendelse fik vi efterhånden



etableret landingspladser overalt, og godstrafikken til stationerne blev for det meste foretaget af K.G.H.

Angissoq stationen er efterhånden blevet udbygget med et nyt komfortabelt beboelseshus, Alderdomshjemmet kaldet, med nyt vaskeri og opholdsstue, nyt værksted m.v. I Nanortalik, hvortil der sejles flere gange om ugen, står et beboelseshus til rådighed for mandskabet, ligesom der er bygget en feriehytte inde på fastlandet.

Staben på Angissoq er efterhånden reduceret til 16 mand. Efter den nuværende plan skal stationen være i drift til 1994. En international arbejdsgruppe arbejder imidlertid på, at driften skal

Angissoq-mastens »gode ånd«, mastemontør Kurt Nielsen, gennemgår isolatorerne 200 meter oppe.



Den nedstyrtede Angissoq-mast fotograferet i august 1964.



Angissoq-masten, som foreløbig skal være i drift til 1994.

fortsætte længere, da Loran C systemet efterhånden har fundet flere anvendelsesmuligheder. Man kan derfor forven-

te, at Angissoq vil vedblive med at udsende sine radiosignaler ind i det 21. århundrede.