

2019

Nunatta Katersugaasivia Allagaateqarfialu
Grønlands Nationalmuseum & Arkiv

*Hans Harmsen, Hans Lange, Frederik Larsen,
Mikkel Myrup (forf.)*

**[MARRAQ/BLUIE WEST 4
ARKÆOLOGISK SURVEY, JUNI
2019]**

Indhold

Resumé og anbefalinger	3
Grønland som trædesten mellem USA og Europa	4
Bluie West 4 – nødlandingsbane og vejrstation	4
Marraq i dag	6
Litteratur	16

Resumé og anbefalinger

Den 5. og 7. juni 2019 udførte Nunatta Katersugaasivia Allagaateqarfialu/Grønlands Nationalmuseum & Arkiv (herefter NKA) i samarbejde med Ingerlatsineq Avatangiisillu – Drift og Miljø ved KOMMUNEQARFIK SERMERSOOQ en feltundersøgelse af den under den Anden Verdenskrig af US Army Air Force anlagte nødlandingsbane og vejrstation ved Marraq, kodenavn Bluie West 4 (herefter BW-4). Nødlandingsbanen var i brug i perioden 1942-1946. Undersøgelsen er foretaget med udspring i aftalen mellem Naalakkersuisut og den danske regering om oprydning på de to amerikanske militærinstallationer Ikkateq og Marraq (Bluie East 2 og Bluie West 4). For supplerende oplysninger generelt vedrørende aftalen om oprydning eller placeringer af militære installationer og disses rolle i den Anden Verdenskrig, se *Survey Report of Ikkateq, Bluie East 2 (BE-2) Sermersooq Municipality, East Greenland*.

BW-4s status som nødlandingsbane og vejrstation betyder, at der i forhold til andre regulære luftbaser, er tale om et ganske beskedent anlæg og dermed en begrænset mængde efterladenskaber. Det drejer sig om resterne af omkring 23 mindre bygninger, som nu er meget nedbrudte, et antal 55 gal. olieprodukttromler, der formentligt kan tælles i nogle få tusinde, tre dieselgeneratorer, et par køretøjer (et bæltekøretøj og en ladbil) samt udstyr til vedligehold af landingsbanen og øvrig jordoverfladebearbejdning. Derudover ligger og står der træmaster og spredte rester af det radioudstyr som var en del af radio- og vejrmeldestationen. Der er ligeledes efterladt en banksat stålpram på en ø ca. 2 km nord for Marraq.

Det er NKAs anbefaling at effekter der anslås ikke at udgøre forureningsfare og som kan indgå i formidlingen af den for verden så afgørende tid lades urørt, eller eventuelt samles centralt på lokaliteten. Effekterne udgør i BW-4s tilfælde køretøjerne (Caterpillar D8 og Dodge WC-51), udstyret til banevedligehold, generatorer samt antiluftskytssstilling.

Grønland som trædesten mellem USA og Europa

I marts 1941 opstartede USA programmet *Lend-Lease*. Programmet skulle forsyne USA's allierede i Europa med materiel til en værdi af op mod 50 mia. USD til bekæmpelse af et aggressivt ekspanderende Tyskland. Det betød, at der skulle transporteres en meget stor mængde krigsmateriel fra USA til Europa og fortrinsvist England til støtte for de allieredes krigsindsats mod de europæiske aksemagter (jf. Sherwood, 1950, 2001). Grønland kom med dets geografiske placering mellem USA og Europa til at spille en vigtig rolle for transporten af især bombe- og jagerfly til Storbritannien. Efter den japanske flådes angreb på den amerikanske stillehavsflåde i Pearl Harbor den 7. december 1941 og Adolf Hitlers krigserklæring mod USA fire dage senere, den 11. december 1941, intensiveredes denne transport idet USA nu blev en aktiv deltager i krigen (jf. Lidegaard, 1996). I 1942 blev der truffet beslutning om, at dele af de amerikanske luftstyrker baseret i USA, hovedsaligen *VIII Bomber Command*, skulle overføres til England, fordi man ønskede at opbygge et strategisk luftvåben i Europa. Denne samlede luftstyrke skulle senere, i 1944, blive til det *Eighth Air Force* som med dets intensive bombekampagner i Tyskland, med op til 2000 B-17 og B-24 bombefly og 1000 jagerfly per aktion, havde afgørende andel i den tyske krigsmaskines endelige svækkelse¹.

Blue West 4 – nødlandingsbane og vejrstation

I forbindelse med *Lend-Lease* og transporten af krigsfly fra USA til Europa begyndte man fra amerikansk side i foråret 1941 at søge efter egnede lokaliteter til at anlægge de luftbaser i Grønland som var nødvendige for programmets gennemførelse. Det blev hurtigt afgjort at lokaliteterne Narsarsuaq og Kangerlussuaq var de bedst egnede og anlægsarbejdet blev igangsat samme år. I december 1941 og januar 1942 landede de første fly i henholdsvis Kangerlussuaq og Narsarsuaq (jf. Guldager, 2019). I den efterfølgende periode viste det sig dog at flyenes begrænsede rækkevidde gjorde dem sårbare når de meteorologiske forhold gjorde det vanskeligt at navigere og umuligt at lande i enten Kangerlussuaq eller Narsarsuaq. Der var fly der løb tør for brændstof og derfor måtte finde egnede steder at nødlande. En sådan situation befandt USAAF-piloten

¹ <https://www.8af.af.mil/About-Us/Fact-Sheets/Display/Article/333794/eighth-air-force-history/>
(tilgået okt. 2019)

Lt. Teague sig i den 5. juni 1942. Han var sammen med sin besætning i et B-17 bombefly på vej til Kangerlussuaq da de mistede orienteringen og på grund af opbrugt brændstof måtte finde et terræn som var egnet til at nødlande i. De var så heldige at finde sandsletten ved Marraq og landede uden at beskadige det fire-motorede tunge bombefly. Efter at have fået tilsejlet nye forsyninger af brændstof af US Coast Guard, kunne flyet lette fra Marraq og fortsætte dets færd til Kangerlussuaq. Den flade sandslettes placering midt i mellem Kangerlussuaq og Narsarsuaq gjorde det til en ideel nødlandingsbane for fly der kom i vanskeligheder på grund af vejr- eller navigationsproblemer. Landingsbanen som var 5000 fod lang (lige over 1500 meter) blev herefter navngivet Teague Field efter flyverløjtnantens vellykkede første nødlanding på stedet².



*Vinterluftfoto taget fra Davisstrædet af Marraq/BW-4 i den operationelle periode.
(Foto: Narsarssuak Air Base Association)*

² https://en.wikipedia.org/wiki/Marrak_Point (tilgået okt. 2019)

Marraq i dag

NKA foretog i to dage i juni 2019, i samarbejde med Ingerlatsineq Avatangiisillu – Drift og Miljø ved KOMMUNEQARFIK SERMERSOOQ som organiserede logistik, et survey af Marraq/Bluie West 4. Her udførtes der registrering af efterladenskaber med dGPS- og droneudstyr. Ud fra de fotogrammetriske data indsamlet med drone, er udarbejdet et kort der viser placeringen af de efterladte effekter (se s. 8).

Som det vil fremgå af de efterfølgende illustrationer, er sporene efter aktiviteterne på BW-4 ganske sparsomme, i hvertfald sammenlignet med de regulære luftbaser som var operationelle i denne periode (Narsarsuaq og Kangerlussuaq). Det står ikke umiddelbart klart hvor mange landinger der blev foretaget i BW-4s aktive periode og i øvrigt er detaljerede oplysninger om dens virke meget sparsomme. Yderligere information vedrørende opførelse og drift af BW-4 kan muligvis findes i *Air Force Historical Research Agency* som er baseret på Maxwell Air Force Base i Alabama, USA samt i *US Coast Guard War Diaries for 1940-45*³. Det har vist sig at være en omstændig proces at tilgå disse kilder, så der foreligger i skrivende stund ikke oplysninger herfra.

Området hvori landingsbanen er anlagt er domineret af en sandslette som fortsætter op til halvanden kilometer videre ind mod fjeldene fra landingsbanens østlige ende, og det har ikke krævet noget større konstruktionsarbejde at anlægge den. Der kan i dag observeres spor efter flytning af materiale til brug for banen fra overfladen umiddelbart syd for banearealet. Af andre relativt store anlægsarbejder ved BW-4 kan nævnes opdæmningen af den lille sø ca. 150 m vest for den centrale bygningsmasse. Her er der hentet overflademateriale til dæmningsbyggeriet i et område på ca. 250 X 60 meter umiddelbart syd for den lille sø (se s. 7).

³ https://en.wikipedia.org/wiki/Marrak_Point (tilgået okt. 2019)

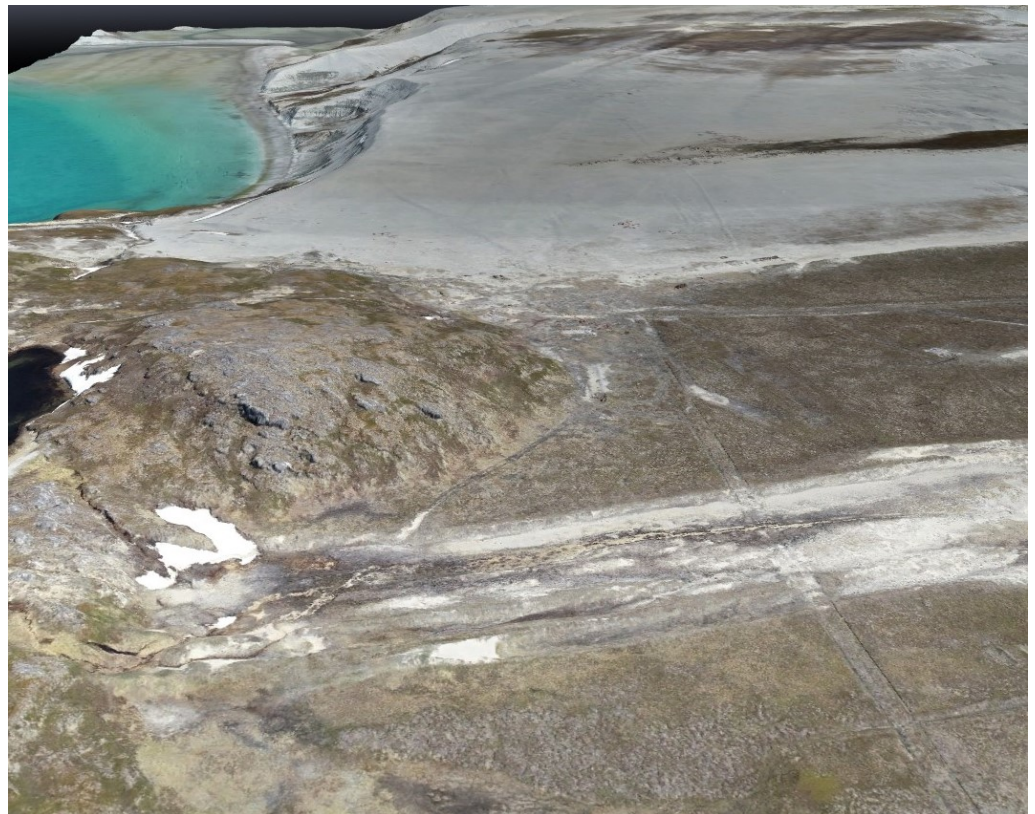
Luftfoto fra den operationelle periode. Overfladen hvorfra materiale til opdæmning af sø til vandforsyning er hentet ses tydeligt i forgrunden.

(Foto: Narsarssuak Air Base Association)



Screenshot af 3D-model genereret ud fra fotogrammetrisk data indsamlet med drone i juni 2019. Spor efter aktiviteter i 1940'erne er stadig fremtrædende.

(3D-model: Mikkel Myrup)



Brændstoftromler

De 55 gallon-tromler (ca. 208 liter) som har været standardbeholdere for alle oliebaserede produkter; flybrændstof, dieselolie, benzin, smøreolier etc. og som ofte ses efterladt i stort antal på lokaliteter hvor der har været aktivitet under den Anden Verdenskrig, er også tilstede i Marraq. Anlæggets funktion som nødlandingsbane og dermed beskedne flyveoperationelle brug har dog bevirket at antallet af efterladte tromler ikke er ligeså stort som f.eks. i Ikkatteq, som måtte lægge bane og brændstofpåfyldning til en langt større mængde fly i transit. De to største koncentrationer af 55 gal.-tromler findes på den nordvendte strand lige oven for "havnen" samt liggende ned af to erosionsskrænter syd for basens centrum (se kort). Derudover ligger der et antal enkeltliggende tromler spredt ud over hele området. De tromler som ligger i koncentrationer har et areal på omkring 3865 m² og forefindes for langt størstedelens vedkommende i et enkelt lag.



Tromlekoncentrationen ved den nordvendte strand.
(Foto: Hans Harmsen)

Tromler på en af de sydvendte skrænter. Her er også resten af BW-4s affaldsdeponering foregået.
(Foto: Hans Harmsen)



Køretøjer og tilhørende udstyr

BW-4s vejnet har selvsagt været begrænset til kørespor i mellem de forskellige bygninger og landingsbanen samt ud til næraktivitetsområder såsom dump og vandproduktion. Det præcise omfang af BW-4s motorpark på tinden af dennes aktivitetsniveau kendes ikke, men det er næppe sandsynligt at den har været mere omfattende end det på lokaliteten antal identificerede køretøjer. På den nordvendte strand ved "havnen" blev identificeret et styk bælteketøj. Efter at have konsulteret kendere af denne type køretøjer på diverse internetfora konkluderes det, at det sandsynligvis, på trods af små synlige forskelle eksempelvis ved motorkøleren og kabelophængsdesignet, er en *Caterpillar D8* som har kunnet påmonteres en *LeTourneau Dozer and Cable layout*-skraber. Skraberen er ikke monteret, men er observeret oppe i bygningsområdet sammen med øvrigt jordoverfladebearbejdningsudstyr.



*Her ses bælteketøjet på den nordvendte strand nedenfor "havnen".
(Foto: Hans Harmsen)*

*Caterpillar D8 påmonteret en LeTourneau Dozer and Cable layout-skraber.
(Foto: Edgar Browning)*



Det andet motoriserede køretøj identificeret på BW-4 er efterladt i bygningsområdet. Også her har vi fået hjælp af entusiastiske kendere af denne type køretøjer og det står klart at der er efterladt et styk Dodge 1943 WC-51 4x4. "WC" står for *Weapons Carrier* og dette køretøj har haft stor udbredelse i det amerikanske og de allieredes militær.



*Museumsinspektør Hans Lange betragter BW-4s Dodge fra 1943 som er i ringe forfatning.
(Foto: Hans Harmsen)*



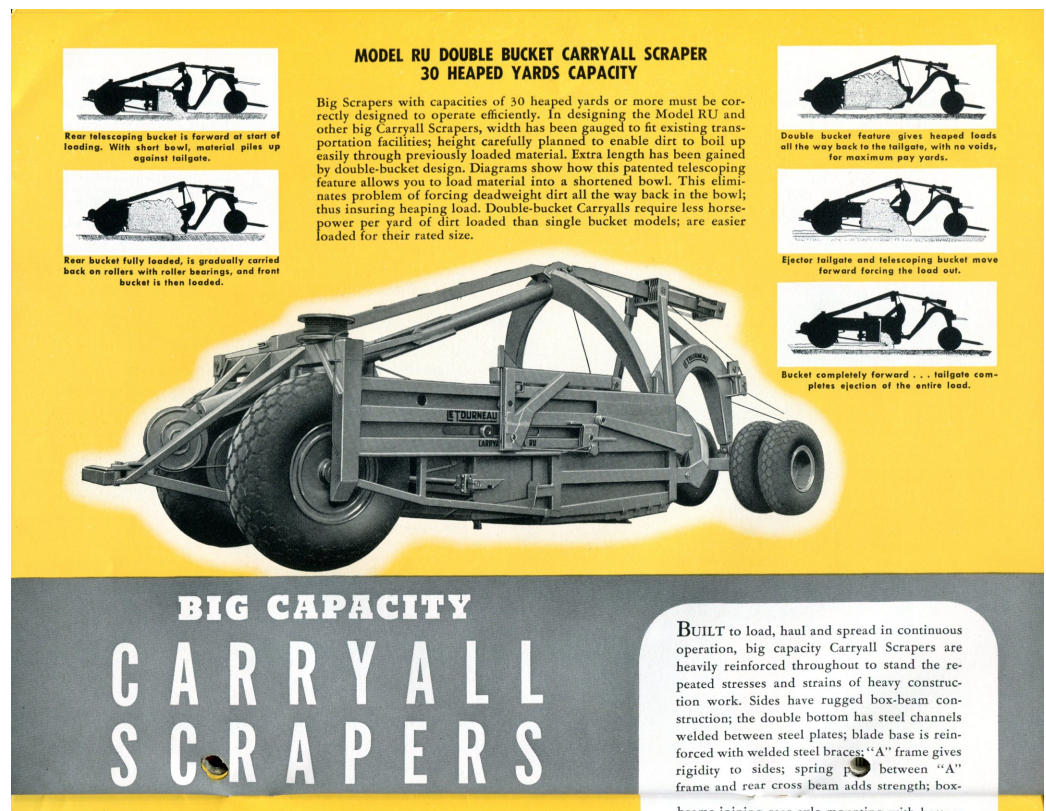
*...og således ser en Dodge Weapons Carrier ud i restaureret tilstand.
(Foto: Ukendt)*

Til landingsbanevedligehold og anden jordoverfladebearbejdning havde man, udover en skraber, brug for at kunne laste og flytte anseelige mængder grus, sand og jord. Til det havde man i BW-4 en LeTourneau Carryall Scraper til rådighed.

Museumsinspektør
Hans Lange
betragtede BW-4s
Carryall Scraper som
blev anvendt til at
flytte sand, grus og
jord.
(Foto: Hans Harmsen)



Denne brochure
illustrerer en
LeTourneau Carryall
Scraper fra 1945,
hvorfor der kan
observeres forskelle i
design idet udstyret
på BW-4 er fra før
dette år.
(Kilde: Ukendt)





*Således har BW-4s Caterpillar D8 trukket Carryall Scraper'en rundt på Marraq-sletten.
(Foto: Edgar Browning)*



*Her ses hvad der
formentligt er en tidlig
model af en
LeTourneau Dozer and
Cable layout-skraber.
(Foto: Hans Harmsen)*

Stålpram og antiluftskyts

*Resterne af
stålpram
banksat på lille
ø ca. 2 km
nord for BW-4
(Foto: Mikkel
Myrup)*



*Stålprammens
placering ift.
Marraq.
(Kort: Google
Earth og
Mikkel Myrup)*



*Museumsinspektør
Frederik Larsen ved BW-4s
enlige antiluftskys-
stilling. Her har
sandsynligvis været
monteret en vandkølet .50
cal. maskinkanon.
(Foto: Mikkel Myrup)*



*Nedenfor: Sådan har en antiluftskysstilling
set ud under den Anden Verdenskrig, her i
Nordafrika. Våbnet er en vandkølet .50-cal.
maskinkanon.
(Foto: LIFE Magazine)*



*Ovenfor: Foden som maskinkanonen har været
monteret på. Bemærk at den er identisk med
foden på fotoet ved siden af.
(Foto: Mikkel Myrup)*

Referencer

Guldager, O. (2019). *Americans in Greenland in World War Two*. Arctic Sun.

Lidegaard, B. (1996). *I Kongens Navn*. København: NB PrePress.

Sherwood, R. E. (1950, 2001). *Roosevelt and Hopkins An Intimate History*. New York: Enigma Books.