

BARKSKIBET »CERES«

Af fhv. skibsinspektør *R. Tving*

Til besejlingen af Vestgrønland vedblev man at benytte rene sejlskibe uden nogen art af hjælpemaskine langt ind i det tyvende århundrede.

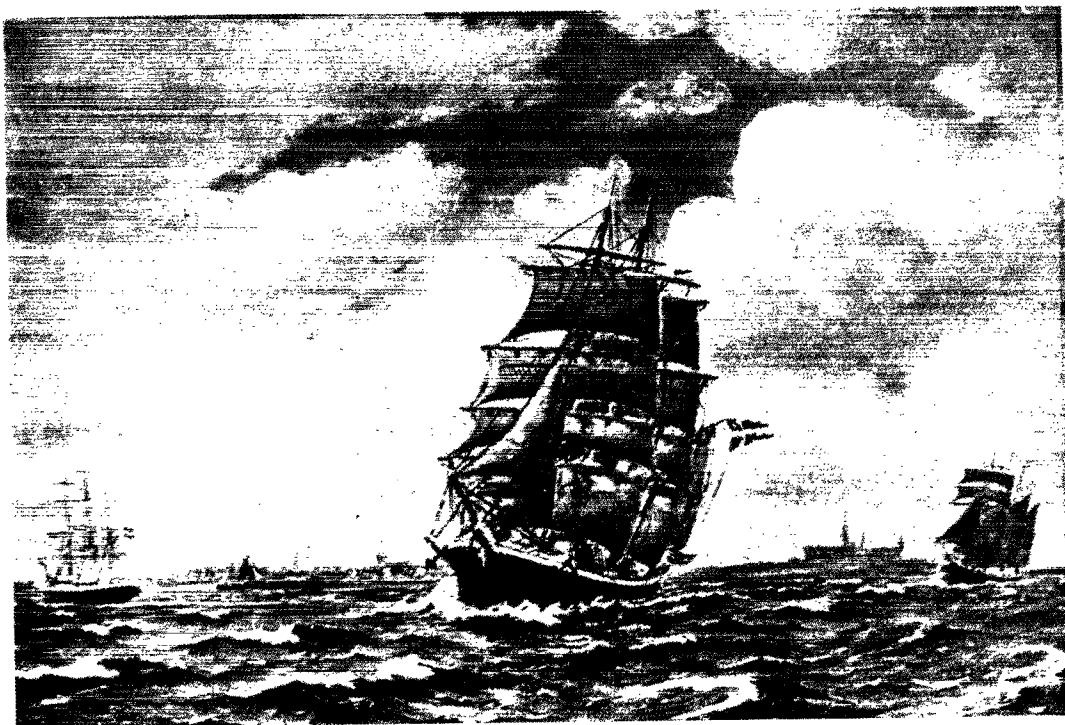
Det var »Ceres«, der med sine 2 rejser i 1926 afsluttede sejlskibenes æra i grønlandsfarten. Fungerende fører på skibets sidste rejse var kaptajn N. P. Christensen.

»Ceres«, der var på 266 tons, blev bygget i Troense i 1866-67 til et privat rederi. Skibet var den gang kobberforhudet og blev benyttet til fart »på varmen«.

I foråret 1878 blev »Ceres« købt af Den kongelige grønlandske Handel, der benyttede skibet i næsten et halvt århundrede. Skibet har i dette tidsrum udført ialt 77 grønlandsrejser. Under disse har »Ceres« to gange overvintret i Grønland, første gang i 1884. Årsagen har antagelig været lang rejse og den sene årstid. I de gamle sejlskibe havde man en regel for eller forestilling om, at kom et skib ikke bort fra Grønland inden udgangen af oktober, var det for sent for et sejlskib at begive sig på hjemrejsen, fordi de sydlige storme så var alt for hyppige og langvarige. At eet eller flere skibe overvintrade i grønlandsk havn var i forrige århundrede ikke usædvanligt. Derimod virker det mere forbavsende, når det fortælles, at togtefartøjet fra Godthåb, en jagt, afgik til Fiskenæsset sidst på sommeren og først returnerede til Godthåb næste forår.

I vore dage med gennemført helårsbesejling studser man måske ved at høre om disse overvintringer, men der er himmelvid forskel på sejlskibenes og et moderne motorskibs muligheder for fremgang under ugunstige vejrforhold. Var vinden fra det rigtige verdenshjørne, kunne sejlskibene gøre hurtige rejser, men de var helt i vejrgudernes vold. De senere årtiers mange nye hjælpemidler som radiopejling, ekkolod, gyrokompass og især radar har i forbindelse med en god maskinkraft praktisk talt bortelimineret de vanskeligheder, der tidligere hemmede sejladsen i form af tåge, mørke, upålidelige kompasser og kronometre. De to sidste var stadig sejlskibsnavigatørernes hovedpine.

I 1895 overvintrede »Ceres« ved Julianehåb, denne gang på grund af et uheld, idet skibet ved sin ankomst i mørkningen kom for nær til et af havnens skær og blev hængende på dette med faldende vande. Ved lavvande kæntrede skibet over og tog en del vand ind, så det ikke var i stand til at rejse sig med indtrædende højvande. Efter at være losset og afrigget blev skibet med meget besvær bragt flot, men måtte overvintrade.



Barkskibet »Ceres« – maleri af Fr. Landt.

I 1900 havde skibet et andet uheld, idet rorstammen knækkede, da skibet var nået ud på ca. 17 graders vestl. længde på rejse til Grønland. Med nød-styregrejer måtte skibet søge tilbage til norsk havn for at reparere.

I 1904 tørnede »Ceres« en grund i indenskersløbet mod Julianehåb. Også denne gang var skibet ved at kæntrue, men kom atter flot, før større skade var sket.

Man får et begreb om sejskibsrejsernes varighed, når det oplyses, at »Ceres« hurtigste rundrejse Godthåb-Sukkertoppen og retur blev udført på 60 dage. Skibets mest langvarige rundrejse København-Julianehaab-retur varede 190 dage, hvilket dog sikkert skyldtes langvarige ishindringer. I vore dage, da man sejler til Grønland på 7 dage og flyver dertil på et halvt døgn, forstår man knapt, at man for blot 30 år siden anså en oprejse på 5 à 6 uger for ganske pænt.

Naturligvis medførte sejskibene også passagerer, for hvem tiden utvivlsomt er faldet lang. Besætningen kunne vel også bande stygt, når vinden i dage og uger var kontrær, men det hørte dog til erhvervet at tage det dårlige vejr med det gode. Når en eller anden klagede over en vedholdende modvind, plejede en af de gamle skibsførere at sige: »Her ligger da ingen skibe fra i fjor«. Ret beset var sejladsen under skiftende vejrforhold en sport, der krævede sin mand for bedst mulig at udnytte de eventuelle muligheder.

For sejlskibene var den grønlandske stors et problem. Man undgik for enhver pris at komme ind i isen, hvis der ikke var udsigt til en nogenlunde god gennemsejling. Også isfjældene og kalvisen fra disse kunne volde vanskeligheder i usigtbart vejr, og med vindstille mellem mange isfjælde var det ikke usædvanligt, at man måtte sætte båd i vandet for at bugsere skibet klar af en farlig nabo.



Færeholder Henning Lund og søn, K'anissartut.

Foto: Chr. Vibe