

## FRA EN THULEREJSE

---

Af fhv. skibsinsp. *R. K. Tving*

Når der i vore dage er regelmæssig flyveforbindelse med Grønland, og turen gøres på en halv snes timer eller mindre, så kan det have sin interesse at høre, hvordan en grønlandsrejse kunne forme sig for blot en menneskealder siden.

I sommeren 1920 lagde daværende magister Lauge Koch ud på sin »Jubilæums-ekspedition nord om Grønland«. Til opsejling af ekspeditionen og dens gods havde staten stillet en nybygget motorskonnert »Bjørnen« til dr. Kochs disposition, men forsinkelse af skibets levering fra værft gjorde det nødvendigt at benytte et andet, mindre skib. Det blev motorgaleasen »Louise«, et fartøj på ca. 40 tons, som i en årrække havde været stationeret i Grønland som togtefartøj men nu var i Danmark for eftersyn og installation af motor. Disse arbejder måtte fremskyndes for at få skibet klar til afsejling midt i juli.

»Louise« blev lastet med alle slags ekspeditionsgods og medførte blandt andet 2 »Cletrac«-traktorer med larvefødder. Disse traktorer skulle agere »slædehunde« under udlægningen af depoter på indlandsisen forud for den egentlige ekspedition.

Foruden kul og andet tungt gods i lasten fik »Louise« en fuld dækslast af petroleumstønder med brændstof til den lange rejse og til ekspeditionens brug. Følgelig var skibet ved afsejlingen hårdt lastet, men det var før plimsolmærkets indførelse i grønlandsfarten, så man tog ikke det ringe fribord højtidelig.

Endelig den 15. juli stod »Louise« ud fra Den kongelige grønlandske Handels plads med ekspeditionens medlemmer, mag. Lauge Koch og mekaniker Sloth om bord. Skibets besætning var på 6 mand ialt, så der var fuldt belagt i de trange lukafer.

Da der ikke havde været tid til en egentlig prøvetur med den nye motor, medfulgte på turen over Kattegat en montør fra motorfabriken for at afprøve maskinen og sætte os ind i dens pasning.

Det blev en begivenhedsrig rejse. Næppe havde »Louise« forladt bolværket, før de første småuheld indtraf. Da man skulle kippe »farvel« med flaget kom linen i bekneb, så flaget blev hængende på halv og hverken ville op eller ned. Under de febrilske anstrengelser for at få flaget op igen røg skipperens fine nye uniformskasket udenbords. En fær-gemand, som lå i nærheden med sin jolle, fiskede den op igen, men episoden gav anledning til overtroiske gisninger hos visse besætningsmedlemmer, der tog hændelsen som

et dårligt varsel for den forestående rejse. Kokken, der var overtroens mest yderliggående repræsentant, udtalte sin tvivl om, at vi nogensinde ville nå bestemmelsesstedet.

Imidlertid fortsattes rejsen op gennem Sundet og Kattegat, hvor vinden stod frisk og fik »Louise« til at bevæge sig temmelig livlig. Det bekom den arme montør ilde, men skønt søsyg og utilpas blev han på sin post i motorrummet, lige til vi nåede Frederikshavn, så havde han fået nok. Han sagde »farvel og tak« og overlod til os at sejle videre og selv finde ud af motorens talrige luner. Hele maskineriet var kun på 25 hk. samlet i een cylinder, men den mukkefik gjorde os utallige knuder på rejsen. En væsentlig årsag var det forcerede installationsarbejde i Kastrup, hvor skibet var blevet istandsat. Det gjorde ikke sagen bedre, at ingen af os havde noget kendskab til motorer, heller ikke den matros, der var mønstret som motorpasser.

Da Skagen var passeret, friskede vinden op fra vest og blev hurtig til en stiv kuling, som »Louise«s 25 heste ikke kunne gøre noget ved. Men så blev skuden lagt for rebede sejl bidevind nordvest over og klarede sig stolt. Den tumlede bare så forbistret i den høje sø, at alle om bord indbefattet styrmand og skipper blev høne-søsyge. Det regnes som bekendt ikke for nogen rigtig sygdom, og vagten måtte passes og livet gå sin gang. Det gik også upåklageligt, men det var en appetitløs og blegnæbbet skare, som ved spisetid flokkedes om maden serveret på dæk – ingen havde lyst til at spise i et lastosduftende lukaf. Heller ingen gad kritisere kokkens dårligt tillavede mad eller uappetitlige servering, for han var jo søsyg, skroget.

For resten kom vi hurtigt til hægterne igen. Det var bare et spørgsmål om at vænne sig til skibets bevægelser, for ingen af os var vant til så små skibe med så voldsomme og uberegnelige bevægelser i søen. Værre var det, at skibet viste sig at trække en del vand, og at pumpen hurtig blev forstoppet af spåner fra reparationen. Det blev til et nødaneløb af Christianssand, hvor vi fik en ekstra pumpe til lænsning fra motorrummet. I Norge var der den gang spiritusforbud, og det var morsomt at se, hvor megen hjælpesomhed en dansk dram skænket på rette tid og sted kunne udløse, men det er en anden historie.

Efter en overnatning i Christianssand gav vi os atter elementerne i vold. Vejret var blevet bedre, og vi kom ret hurtig over Nordsøen, forbi Fair Isle og et halvt hundrede sømil ud i Atlanterhavet. Så kulede det op igen fra vest og blev til en rigtig storm, som i dagevis holdt os underdrejet for stormsejl og stoppet motor. De lange brådsøer kom rullende med store hvide skumkamme på toppen, og nede fra den lille hårdtlastede skudes dæk kiggede vi op på de skumklædte bjerge, der så ud til at ville begrave os, men hver gang smuttede »Louise« som en prop op over bølgetoppen, og der kom knapt nok et stænk over. »Louise« viste sig i disse stormvejrdsdage som et fortræffeligt søskib og en god sejler, der langsomt men sikkert arbejdede sig over mod Færøerne. Endelig den fjerde dag fløvede vinden helt af, og vi så langt ude i læ det høje land omkring Suderøs sydlige del.



*Barkerne »Ceres« og »Nordlyset« samt galeasen »Louise« på Umanaks havn 1915.*

Foto: R. Tving

Så gik det igen rask vestover, efterhånden hjulpet af en frisk østenvind. Bortset fra, at letmatrosen i et ubevogtet øjeblik girede for meget og bommede storsejlet over med et brag, skete der intet af betydning, før Kap Farvel var passeret.

Men så en morgen, da motorpasseren havde taget en lem op i kahytten for at komme til at smøre et leje, gled hans ene fod og kom ned i en muffekobling, som knuste et par tæer. Stærkt lidende fik vi manden forbundet og til køjs, mens kursen blev sat mod Julianehaab for lægehjælp. Der var 12 timers sejlads gennem spredt stori, og skibets rystelser med motoren på højeste ydeevne pinte patienten meget. Den gang mente man endnu ikke at kunne betro de søfarende narkotiske midler, så vi var ude af stand til at lindre smerten med morfin eller lignende, for vi havde ikke disse ting. Vi nåede Julianehaab hen på aftenen, fik manden i land på sygehuset og blev så liggende for at få motoren eftersat af stedets motorkyndige smed. Det tog et par dage, hvorefter vi fortsatte

uden motormand, men med en grønlandsk kendtmand, der skulle hjælpe os ud gennem Torssukatak.

Da det venstre indløb til indenskærstruten så ud til at være blokeret af storis, overnattede vi i Bangs havn for at have dagen til rådighed. Kort forinden havde vi mødt den fragede motorskonnert »Mogens Kock«, der meldte megen is og selv havde fået ishavari og var blevet opholdt længe i Ivigtut af isforholdene.

Storisens bevægelser er ofte uberegnelige, og da vi næste morgen fortsatte rejsen, var isen omtrent væk. Vi fortsatte nordover, men motoren gjorde stadig mange knuder, så det blev besluttet at anløbe Egedesminde. Her var ikke megen hjælp at hente, men det blev tilrådet at anløbe det gamle kulbrud på Umanakfjorden, hvor mere kyndig assistance kunne forventes.

Kulbrudsbestyreren gik med til at overlade os en dygtig motorsmed for turen til Thule, men ville gerne have en dansk mand af skibets besætning i bytte, og da der var en matros, som havde fået »kolde fødder«, lod dette sig let ordne.

Motorsmeden foreslog at give motoren et grundigt eftersyn, og dette kunne bedst ske ved Umanak, hvor man kunne ligge i ro i havnen. Under opholdet ved Umanak blev den oprindelige besætning reduceret til skipper, styrmand og en letmatros.

På næste anløbssted gik ekspeditionens mekaniker fra borde, også han havde opdaget, at han ikke egnede sig til ekspeditionsmand.

Fra Upernavik til Thule fik vi en prominent passager med – selve bestyreren af Thulestationen – og han hævdede at være verdensmester i pandekagebagning. Kabyssen blev med glæde stillet til rådighed, og »mesteren« serverede en gang pandekager, der i alle tilfælde hvad tykkelsen angik så ud til at være verdensrekord. Desværre tabte vor nye madkunstner atter interessen for at lave mad, men det trøstede os, at han fra land havde medbragt en stor renskølle, hvorfra vi hentede nogle dejlige rensbøffer, indtil ejermanen opdagede det og nedlagde veto mod yderligere svind i køllen.

Efter nødtørftigt eftersyn havde vor fortræffelige nye motormand, *Titus Siegstad*, fået motoren til at gå tåleligt, selv om der stadig var mange vanskeligheder. En ting, som altid forekom, og som det ikke lykkedes at få i orden, var en stærk tilsodning af motorens tændhovede, det måtte daglig skiftes et par gange og renses for slagger.

Men tiden var efterhånden ved at løbe fra os. Den. 7. september afsejlede vi fra Upernavik mod Thule – ikke for sent for et skib med en god og kraftig maskine, men med »Louise«s svage motorkræfter måtte tiden snarest udnyttes. Tre dage senere sad skibet en morgen fast i nyisen ud for Kap York, men op på formiddagen fik solen og en opfryske sydlig vind ryddet så meget op i isen, at vi kunne gå frem igen.

»Louise« ankom til Thule og gjorde et kort ophold, men fortsatte så til Inglefield Bredning for der at hente nogle grønlandske familier, som skulle følge med magister Lauge Koch til Robertson Fjord.

Ved ankomsten til Kangerdlugssuaq gik magisteren og jeg i land for at tale med pastor *Gustav Olsen* og de vordende ekspeditionsdeltagere.

»Louise« lå opankret nær land på en sandgrund fra en gammel moræne eller et elvleje. Her var isfrit, mens der længere inde på fjorden var en del brudte isflager.

Da vi efter nogle få timers forløb kom ned for at gå om bord, havde strømmen skiftet og ført hele ismarken over på vor side af fjorden. Isen havde presset skibet med anker og kæde længere ind mod kysten, hvor det med faldende tidevand var kommet til at stå fast og urokkelig på sandbunden. Det var en irriterende situation, men ved næste højvande drev isen bort, og »Louise« kom flot, hvorefter vi skyndsomst afsejlede mod vort endelige mål, Igdloularssuk.

Her tog det os nogle dage at landsætte ekspeditionens gods og de 2 traktorer, til hvilke der måtte bygges en ponton af tomme petroleumstønder og trælast. En lille fornøjelig aftenfest med trommedans nåede vi også at få med, inden vi overlod magister Koch til ensomheden og påbegyndte vor hjemrejse. Denne begyndte med kuling imod, så vi måtte krydse, men det forhindrede den nyisdannelse, som vi frygtede mest efter at »Louise« havde vist sine ringe evner som isbryder.

Bortset fra et kort ophold ved Thule hastede vi derfor sydover, bort fra risikoen for en overvintring. Med en stiv norden storm ankom »Louise« til Upernavik skibshavn og senere til Niakornat på Umanakfjorden. Her landsatte vi den lånte motormand fra kulbrudet.

Endelig ankom vi til Holsteinsborg sidst i september og fik der at vide, at sidste skib til Danmark var gået, og man ventede ikke flere forbindelser.

Vi så atter overvintringens skræmmebillede for os. Ordren hjemmefra lød på at oplægge og aflevere »Louise« ved Holsteinsborg og rejse hjem med forefaldende lejlighed, men under de foreliggende omstændigheder ville vi dog foretrække at fortsætte til Godthaab, hvorfra der vel endnu måtte være forbindelse.

Det var jo nogle år, før radioen kom til Grønland, så der var ingen mulighed for at indhente oplysninger eller nye forholdsordrer – i virkeligheden en herlig tid med betydelig større handlefrihed og selvstændigt ansvar for skibsføreren.

Imidlertid lovede kolonien os en motorbådsbefordring til Sukkertoppen, så vi lagde »Louise« i vinterleje i Ulkebugten og gjorde os hurtigst mulig rejseklar.

Om morgenen den første oktober, der var fastsat som afrejsedag, dukkede uventet et dampskib op i indsejlingen. Det var fragtet S/S »Johanne«, som udenfor planen kom ind for at laste grønlandske produkter. Der var stor glæde hos os tre »overvintringskandidater«, men glæden fik en brat ende dagen efter, da »Johanne«s kaptajn erklærede ikke at turde tage os om bord af frygt for smittefare.

Holsteinsborgs kolonibestyrer lå meget syg af tyfus, og det hjalp kun lidt, at vi bedyrede ikke at have haft samkvem med land. Kaptajnens betænkelighed skyldtes især, at

»Louise«s styrmand om natten havde haft et voldsomt maveonde, som straks blev antaget for tyfus. »Patienten« kom dog hurtig til hæfterne, og det lykkedes til sidst at overtale kaptajnen til at tage os med. Først mange år efter erfarede jeg, at styrmandens mavepine, der nær havde skaffet os alle tre den frygtede overvintring, skyldtes, at han under pakning af den resterende proviant ganske alene havde spist indholdet af en hel kilodåse jordbærsyltetøj.

---



*Andreas fra Proven.*

Foto: Heilskov