

MARINETOGTER TIL VESTGRØNLAND I DET TYVENDE ÅRHUNDREDE

Af orlogskaptajn *Ingvard Olsen*

Inspektion af fremmed skibsfart og fiskeri.

Post- og passagertransport under sømandsstrejken i 1920.

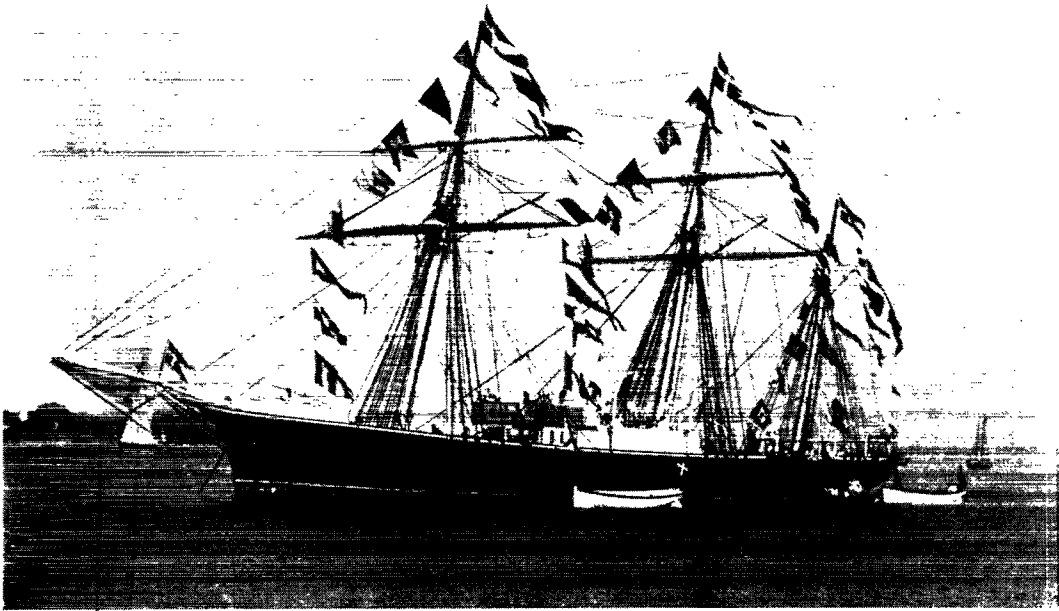
Kongerejsen i 1921.

I den sidste fjerdedel af det forrige århundrede hjemsøgte de grønlandske kolonier ofte af amerikanske fiskeskibe, der anløb koloni- og handelsstederne under påskud af, at de skulle fylde vand og lignende, og til tider anløb de endog mindre bopladser eller befolkningens sommerfangstpladser, hvor besætningerne uhindret gik i land og drev tuskhandel med de indfødte og også på anden måde gav sig i lag med dem, ofte til stor skade for befolkningen.

Forstanderskaberne stod ret magtesløse over for disse forhold, idet det i mange tilfælde var meget vanskeligt at forhindre befolkningen i at søge de fremmede fiskeres selskab og drage nytte af deres tilstedeværelse, dels ved at tilforhandle sig brugte beklædningsgenstande eller proviant, dels ved at udføre betalt arbejde for de fremmede.

Medens de skotske hvalfangerskibe, der i en meget lang årrække havde drevet fangst i de grønlandske farvande og herunder anløbet forskellige kolonier i både Syd- og Nordgrønland for vandfyldning, under deres ophold ved kolonierne sjældent gav anledning til sammenstød, idet der i disse skibe som regel var en ret god disciplin, var det samme langt fra tilfældet med de amerikanske fiskeskibe, hvor alle ombordværende i og for sig var ligestillede, og hvor føreren som regel fuldstændig savnede kommando over besætningen, som derfor i de fleste tilfælde gjorde, hvad den fandt for godt.

Disse forhold medførte som tidligere omtalt udsendelsen af orlogsskibe for at håndhæve Danmarks højhedsret over Grønland. Denne foranstaltning gjaldt ikke så meget de skotske hvalfangere som de amerikanske fiskere og havde da også den



Det gamle inspektionsskib „Fylla“, flagsmykket på Københavns red.

tilsigtede virkning, idet man fra 1896 så godt som havde været fritaget for deres besøg, i hvert fald ved de indfødtes bopladser.

Imidlertid opstod og herskede der i slutningen af forrige og begyndelsen af dette århundrede adskillige ret alvorlige sygdomsepidemier blandt befolkningen i bestemte dele af Vestgrønland. Sygdommene formodedes at hidrøre fra brugte gangklæder, som befolkningen tiltuskede sig fra eller fik foræret af besætningerne på hvalfangerskibe, der i en del år jævnligt havde anløbet nogle mindre bopladser, hvor tilsynet med de fremmede på grund af forholdene ikke kunne være så effektivt som ved kolonierne. Dette gav anledning til, at der i 1905 foretoges en ny udfærdigelse af „Underretning til Søfarende i Davisstrædet“, i hvilken blev optaget nye bestemmelser om vandfyldning og besætningernes samkvem med de indfødte; det fastsattes heri bl. a., at alt samkvem med den indfødte befolkning var forbudt, og at vandfyldning uden særlig tilladelse kun kunne finde sted ved kolonierne Holsteinsborg og Upernavik samt logen Godhavn.

Bortset fra de skotske hvalfangerskibe, der, dog i meget ringe antal, som hidtil besejlede de grønlandske farvande og anløb enkelte pladser for at fylde vand, var man derefter i flere år forskånet for fremmede skibes anløb af kolonierne og ophold på det grønlandske søterritorium. Imidlertid syntes den diskussion, der i årene 1907-10 førtes om de grønlandske forhold og særlig om udnyttelsen af fangsten

på hvaler og hvalrosser samt af fiskeriet heroppe, atter at have henledt udlandets opmærksomhed på de grønlandske farvande og muligheden af et godt udbytte ved at forsøge fangst og fiskeri her, hvor sådan virksomhed som oftest ville kunne drives uhindret og ukontrolleret.

I en indberetning fra inspektøren i Sydgrønland oplyses således, at i sommeren 1910 havde ikke mindre end 6 forskellige fremmede skibe - og af disse et endog to gange - under forskellige påskud anløbet flere sydgrønlandske pladser og opholdt sig der i kortere eller længere tid, ligesom besætningerne i flere tilfælde havde haft samkvem med befolkningen. Kun et af disse skibe havde været forsynet med de påbudte sundhedsattester - de øvrige afgav slet ingen eller kun mangelfulde sundhedspapirer; det oplystes dog samtidig, at desværre havde enkelte af funktionærerne i Grønland, både blandt de over- og de underordnede, ikke optrådt korrekt overfor de fremmede søfarende, hvorved disse let kunne få det indtryk, at der vel gjaldt særlige bestemmelser for besejlingen, men at det dog ikke skulle tages så nøje med overholdelsen af disse.

Medens det for de fleste af de fremmede skibes vedkommende ikke var blevet konstateret, om de havde drevet fangst eller fiskeri indenfor søterritorialgrænsen, var det modsatte tilfældet med den amerikanske fiskeskonnert „Jennie B. Hodgdon“, som det uden tvivl ansås for givet havde fisket på søterritoriet i Holsteinsborg distrikt og med sikkerhed gjort sig skyldig i dette forhold ved Agto, hvor den stedlige handelsbestyrer havde iagttaget skibet og dets bevægelser i længere tid. Fiskeskonnerten mentes efter det foreliggende at have haft et godt fiskeri, hvorfor det lå nær at antage, at flere ville følge dens eksempel, og de grønlandske farvande atter blive tumleplads for amerikanske fiskeskibe, såfremt der ikke foretoges noget herimod.

Der havde ikke været noget dansk orlogsskib i de grønlandske farvande siden 1895, og der mentes efter det foreliggende nu atter grund til at vise flaget heroppe for at hævde det bestående forbud mod fremmedes handel og besejling. De tidligere udsendte orlogsskibes ophold havde været til stor nytte, og kravet om atter at få et orlogsskib herop ansås for at være så meget mere berettiget, som de grønlandske autoriteter måske netop nu trængte til støtte hjemmefra.

Indenrigsministeriet, hvorunder Grønland dengang henhørte, rettede herefter anmodning til marineministeriet om opsendelse af et orlogsskib i sommeren 1911, og dette lovede da også at stille sig så imødekommende som muligt og mente under visse betingelser at kunne lade skonnerten „Ingolf“ eller inspektionsskibet „Islands Falk“ tage station i de vestgrønlandske farvande fra midten af juli til midten af august. Under de videre forhandlinger viste det sig imidlertid, at man ikke kunne blive enige om, hvilket af de to ministerier, der skulle afholde de med et grønlandstogt forbundne merudgifter, der ansloges til 5-6000 kr.

Det hele løb herefter ud i sandet, men hen på sommeren blev spørgsmålet atter aktuelt. Kolonibestyreren i Holsteinsborg indberettede, at et par norske kuttere og en skotsk hvalfanger, der havde været inde for på lovlig vis at fylde vand, havde oplyst, at der ud for kolonien lå 7 hvalrosfangere, der alle havde haft en udmærket fangst. På baggrund af disse oplysninger mente kolonibestyreren, at antallet af skibe ville tiltage i den kommende tid, hvorfor man henstillede, om det ikke måtte være formålstjenligt allerede nu at træffe foranstaltninger til, at der kunne blive udsendt et orlogsskib til de grønlandske farvande det efterfølgende år for at håndhæve Danmarks højhedsret over kolonierne og hindre fremmede søfarendes uberegtigede besejling af disse.

Indenrigsministeriet rettede derpå en ny henvendelse til marineministeriet, der meddelte, at det af hensyn til sagens betydning ville kunne afgive et inspektions-skib til ophold i de grønlandske farvande en kortere tid i den påfølgende sommer uden andet tilskud end vederlagsfri transport af 160 tons marinekul til Grønland og oplægning af disse på passende steder, idet grønlandske kul var uanvendelige i inspektionsskibet.

Dette gav indenrigsministeriet tilsagn om, og i 1912 beordredes inspektions-skibet „Islands Falk“, der med kaptajn A. V. Scheel som chef var på normal fiskeri-inspektion ved Island, til i sommerens løb at foretage et 3-4 ugers togt til de grønlandske farvande for at vise flaget og inspicere fremmed skibsfart og fiskeri.

Inspektionsskibet forlod Island den 20. juni og ankom 6 dage senere til Godthåb, hvorfra der fortsattes til Holsteinsborg og Egedesminde.

Under den hidtidige del af rejsen havde man ikke mødt fremmede skibe, og det oplystes af inspektøren i Sydgrønland, at der vistnok kun var ankommét eet fremmed fangstskib, nemlig dampkutteren „Hisø“ af Ålesund, og at de amerikanske fiskeskibe, der havde været ved Grønland det foregående år, næppe ville komme igen i år, da helleflynderfiskeriet havde været dårligt. Det oplystes også ved ankomsten til Holsteinsborg, at „Hisø“ allerede i begyndelsen af maj havde været ved denne koloni, der også havde haft besøg af motorskonnerten „Erna“ af London; begge skibe var på hvalrosfangst.

Den 4. juli inspicerede „Islands Falk“ Diskobugten og ankrede samme aften ved Godhavn. Her oplyste inspektøren for Nordgrønland, at der skulle være set en norsk hvalfanger ved Kronprindsens Eilande, og nogle dage senere afgik inspektionsskibet hertil med en grønlænder om bord som kendt mand. Her sås dog intet skib, hvorimod man under øen „Rotten“ syd for øerne observerede et større skib, som straks stod til søs, da det fik „Islands Falk“ i sigte. Inspektionsskibet satte farten op, men først efter et par timers jagt indhentedes skibet, og et varsel-skud blev affyret, hvorefter hvalfangeren, som viste sig at være „Lloytsen“ af St. Johns

på New Foundland, stoppede op. Skipperen blev taget om bord i inspektionsskibet og oplyste, at ejeren var den norske konsul i St. Johns, og at besætningen var norsk; skipperen fik udleveret et eksemplar af „Underretning for Søfarende i Davisstrædet“ og en advarsel mod at drive hvalfangst på dansk søterritorium.

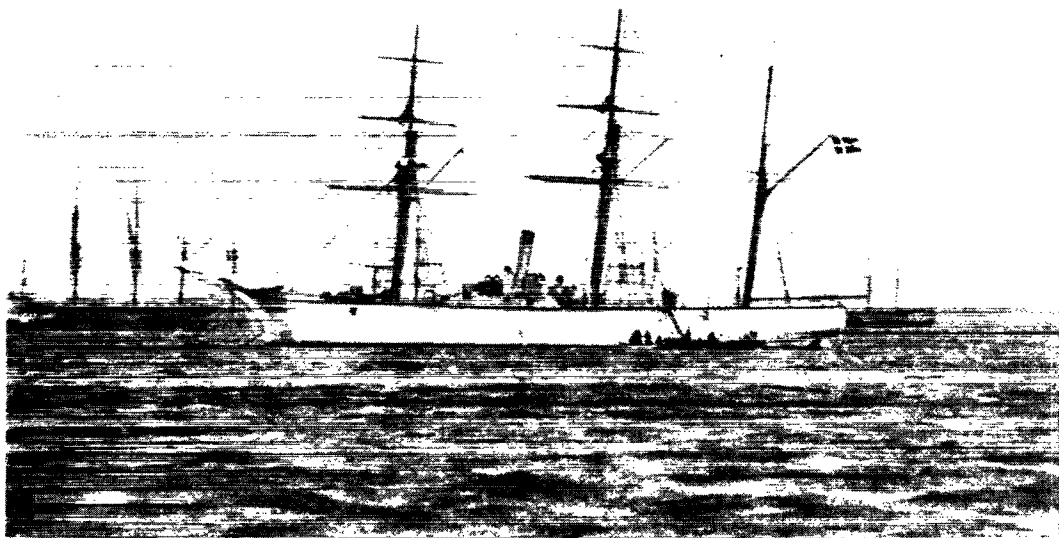
Den 10. juli forlod „Islands Falk“ Godhavn og stod sydpå til Sukkertoppen og herfra til Godthåb, hvorfra der foretoges en inspektion af Søndre Strømfjord, Nipisat havn og Isortoq, men uden at støde på fremmede skibe, og den 20. juli ankrede ved Holsteinsborg. Efter her at være opholdt et par dage af storm afgik inspektionsskibet videre syd på og inspicerede munden af Itivdleqfjorden, hvorfra der fortsattes til Sukkertoppen. Da chefen under de forhåndenværende omstændigheder mente, der ikke var mere at udrette for inspektionsskibet, afsejledes den 26. juli med kurs mod Island.

„Islands Falk“s inspektion havde således ikke givet anledning til direkte indskriden, ligesom antallet af fremmede skibe dette år syntes at have været relativt lille, men i marineministeriet mente man efterhånden at kunne gå ud fra, at det ville være hensigtsmæssigt, om et af flådens skibe af og til sendtes til Grønland for at vise orlogsflaget og inspicere fremmedfiskeriet, og da forholdene i sommeren 1914 tillod at sende skonnerten „Ingolf“, der skulle udrustes som øvelsesskib for konstabelevskolen under kommando af den erfarne grønlandsfarer, daværende kaptajn, senere viceadmiral G. C. Amtrup, på et togt til Grønland, spurgte man indenrigsministeriet, om det, da en sådan ekspedition ville koste noget udover, hvad flådens udrustningskonto kunne bære, ville yde et tilskud på ca. 5000 kr. til togtets gennemførelse.

Indenrigsministeriet havde imidlertid ikke noget beløb til rådighed i dette øjemed, men marineministeriet bestemte sig på grund af forholdene desuagtet til at sende et skib derop samme sommer, idet det dog meddelte, at hvis indenrigsministeriet ad åre måtte ønske en lignende inspektion udført, ville sådant ikke kunne påregnes uden tilskud fra dets side.

Skonnerten forlod København den 16. juni 1914 og ankom, efter en rejse i temmelig dårligt vejr og kun afbrudt af et par dages ophold i Reykjavik, til Sukkertoppen den 4. juli, hvorfra den 3 dage senere fortsatte til Godhavn.

Da inspektøren her pr. kajakpost havde erfaret, at der oppe under Nugssuaq-halvøen muligvis inde på søterritoriet lå et par norske hvalfangere og en større norsk damper, der var indrettet som flydende hvalkoger, afgik „Ingolf“ hertil og fik ved udstedet Nugssuaq af en kajakmand at vide, at hvalfangerne dagen før var stået vest ud, antagelig for at fortsætte fangsten ovre under vestisen, og „Ingolf“ fortsatte herefter til Jakobshavn. Her havde isbræen skudt ud nogle dage i forvejen, hvorfor der mellem isfjeldbanken og kolonien og nordefter fandtes et



Den smukke gamle skonnert „Ingolf“.

bælte af talrige isfjelde, mellem hvilke farvandet var opfyldt med småis og kalvis, der dog var så spredt, at „Ingolf“, omend med forsigtighed, kunne passere igennem og ind i havnen. Fra Jakobshavn fortsattes via Godhavn til Holsteinsborg og herfra til Godthåb, hvorfra hjemrejsen til Danmark tiltrådtes den 28. juli.

Hvad angår fremmede skibe oplystes, at foruden de observerede 3 fornævnte skibe havde et hvalrosfangstskib tidlig på året anløbet Sukkertoppen for vandfyldning, og to helleflynderfiskeskonnerter, antagelig amerikanske, var set udfor Holsteinsborg på Store Hellefiskebanke.

Skonnerten „Ingolf“ observerede ingen af de fremmede skibe, men størstedelen af dens rejse blev også foretaget i tåge, og der forelå heller ikke sikre efterretninger om, at nogen af skibene havde overtrådt de gældende bestemmelser, omend der havde formodning om, at hvalfangere havde ligget opankret inde på søterritoriet for at flænse og ombordtage dræbte hvaler.

Hvad angår skonnertens hjemrejse kan iøvrigt nævnes, at denne, som ikke havde radio, ankom til Færøerne den 7. august og først her erfarede noget om den en ugestid forinden udbrødte første verdenskrig, hvilket havde til følge, at den i ste-

det for at sejle direkte hjem gik til Trondhjem og derfra sydpå indenskærs langs den norske kyst så langt, det var muligt, og videre til København.

Under krigen 1914-18 blev der slet ikke tale om at sende orlogsfartøjer til Grønland, idet man havde hårdt brug for dem herhjemme, men da sømandsstrejken i foråret 1920 også hemmede Den grønlandske Handels skibes sejlads, beordredes inspektionsskibet „Islands Falk“, som da var på fiskeriinspektion ved Island under kommando af kaptajn A. G. Topsøe-Jensen, til at overføre post fra Island til Grønland, og efter at styrmand J. Balle den 1. maj var ankommet til Reykjavik med ruteskibet „Island“, der havde posten til Grønland om bord, afgik „Islands Falk“ samme dag til Grønland.

Inspektionsskibet ankom efter 8 dages sejlads til Godthåb, hvor der afleveredes og toges post om bord og hvorfra fortsattes til Sukkertoppen og Holsteinsborg, hvor det samme gentog sig, inden skibet den 15. maj forlod Grønland.

Samme år beordredes efter aftale mellem Den grønlandske Handel og marine-ministeriet inspektionsskibet „Fylla“, hvis chef også var kaptajn Topsøe-Jensen, til at afgå til Vestgrønland og besejle kolonierne med passagerer, post og last. Styrmand Balle var også på dette togt stillet til chefens rådighed som farvandskendt og tolk og for iøvrigt at være til hjælp og vejledning.

Efter at have taget passagerer og gods om bord afgik „Fylla“ den 1. september fra København og ankom et par uger senere til Godthåb, hvorfra senere fortsattes til Holsteinsborg, Egedesminde, Sukkertoppen og derfra tilbage til Godthåb, hvor der i anledning af kongens fødselsdag flagedes og afgaves salut, og om aftenen i skibet afholdtes en fest for danske og grønlandere og afbrændtes et større fyrværkeri. Dagen efter forlod skibet Godthåb med gods og passagerer og ankom den 12. oktober til København, hvor passagerer og gods landsattes ved Den grønlandske Handels plads.

I 1921 gæstedes Grønland for første gang i dets historie af en dansk konge og dronning, idet Deres Majestæter kong Christian den tiende og dronning Alexandrine besejlede vestkysten om bord i Det forenede Dampskibsselskabs damp- per „Island“, ført af kaptajn Aasberg og eskorteret af inspektionsskibet „Fylla“, og samme år udsendtes skonnerten „Ingolf“, som da atter var øvelsesskib for konstabelevskolen, på et kortere togt til de vestgrønlandske farvande.

Efter at majestæterne havde aflagt besøg på Færøerne og i Island, hvortil rejsen foretoges med krydseren „Valkyrien“, gik de den 4. juli om bord i dampskibet „Island“, som samme aften eskorteret af „Fylla“ stod vest over og natten mellem den 7. og 8. juli passerede Kap Farvel i en afstand af 70 sømil.

Den 8. juli om aftenen sås kanten af storisen, som strakte sig i nord-nordøstlig retning, og da det samtidig løjede og blev tykning, holdt skibene noget vesterud,

og da det tillige i løbet af natten blev dis og tåge og vandets temperatur den næste morgen efterhånden var dalet til 0 grader, holdtes yderligere noget vest i for at undgå isen; senere drejedes atter på kurs langs land, og da det klarede op, sås Grønlands kyst i 45 sømils afstand. Henad middag sås en bræmme af storisen i vest, og det så ud, som var man ved at sejle ind i en bugt af denne, men det lykkedes at komme klar vest om storisen, uden at nogen af skibene kom i berøring med denne, hvorefter sejladsen under passage af en del mindre isfjelde fortsattes nordpå.

Kl. 9 om aftenen nåedes Kukøerne, hvorfra der holdtes ind mod Godthåb, og udfor Kangeq mødte skibene den første kajakmand, der blev taget om bord og som den første grønlander, der hilste majestæterne velkommen, af kongen fik overrakt en riffel med ammunition. Orlogsskonnerten „Ingolf“, Knud Rasmussens skib „Søkongen“ og motorskonnerten „Bjørnen“ kom samlede og flagsmykkede ud fra skibshavnen for at hylde kongen. Kl. 11 faldt kongeskibets anker udfor kolonien Godthåb, og samtidig saluteredes med kanonslag fra land, og omkring 60 kajaker og konebåde myldrede ud fra kysten og tiljubede kongeparret - en usædvanlig smuk og malerisk hyldest i den lyse nat.

Dagen efter - en søndag - tog, da majestæterne om formiddagen gik i land under salut fra skansen, festlighederne deres begyndelse begunstiget af højt, klart vejr. Mange grønlandere var strømmet til Godthåb og havde slået telt uden for byen, og mange mødte i festdragt. Grønlandernes glæde ved at se kongeparret var rørende, deres sang i kirken ved den stemningsfulde gudstjeneste meget smuk og kajakopvisningen imponerende, og da marinens musikkorps om aftenen spillede til dans på seminariet, sluttede dagen lige så festligt og stemningsfuldt, som den var begyndt.

Den næste dag tidligt om morgenen blæste det op med en hård kuling af syd-vest, således at al forbindelse med land var udelukket, og inspektionsskibet „Fylla“, som lå i skibshavnen, måtte endog stikke ankeret fra sig og stå til søs, hvor den holdt gående indtil næste dag.

Vejret havde da bedret sig så meget, at der kunne finde en modtagelse sted om bord i „Island“, inden denne samme aften stod nord på i en tyk tåge, der holdt sig det meste af et døgn. Da man nærmede sig Diskøbugten, mødtes flere større isfjelde, og på selve bugten sås overalt isbjerge i det nu klare, næsten stille vejr med strålende midnatssol. Efter at være ankret ved Godhavn gik majestæterne kl. 8 om morgenen i land, og selv om her var langt færre mennesker end ved Godthåb, var modtagelsen præget af samme glæde og hjertelighed. Om middagen fortsattes til Jakobshavn, hvortil ankomsten fandt sted ved femtiden gennem en barriere af is. Modtagelsen her fandt sted i samme stemning som ved Godthåb og Godhavn og begunstigedes ligeledes i høj grad af vejret; i Julidalen afholdtes under lige så

stor tilstrømning som i Godthåb et folkemøde med taler og sang, og det var som selve eventyret, der kom til de glade grønlændere, da majestæterne gik rundt og uddelte gaver.

Under indsejlingen til Jakobshavn havde man på radiostationen hørt S.O.S.-signaler fra den af Grønlands Handel fragtede svenske damper „Bele“, som meddelte at være strandet ved Søndre Upernavik og synkefærdig. Kongen besluttede straks at afkorte besøget i Jakobshavn, som derfor forlodes et par timer efter ankomsten.

Lørdag morgen tidligt den 16. juli skulle „Island“ efter bestikket være ud for det formodede strandingssted, Dark Head, men på grund af tåge var det umuligt at søge ind, og man måtte ankre for at afvente en klaring i vejret. Søndag morgen hørtes pludselig „Bele“s nødsender, og det lykkedes at meddele det strandede skib, at man kun ventede på klaring for at gå ind. Denne klaring kom først mandag morgen, hvorefter der stodes ind og ankredes under Dark Head, hvor „Bele“ stod på en sten tæt vest for øens lave sydpunkt med maskine og last tildels fyldt med vand. Besætning og passagerer var landsatte og havde slået telt, og en del grønlændere var i færd med at bjerpe af lasten.

Kongeskibet tog alle passagererne og en del af besætningen om bord og stod atter sydpå; ud for Godthåb stødte „Fylla“ til kongeskibet, og den 22. juli passeredes Kap Farvel for hjemgående.

Skonnerten „Ingolf“, der var ankommet til Godthåb den 30. juni, deltog som nævnt i festlighederne her og tiltrådte hjemrejsen et par uger senere.