

DEN GAMLE GRØNLANDSFARER BRIGGEN „TJALFE“

Af forhv. skibsinspektør *R. Tving*

Fra sejlskibstiden hører man ofte om briggerne. En stor del af grønlandsflåden bestod af disse små tomastede skibe. Deres lasteevne var lille, næppe stort over et par hundrede tons, men det var en meget manøvreduktig sejlskibstype, hvad der var af stor betydning i isfyldte grønlandske farvande og i skærgårdene.

Om foråret eller først på sommeren, når storisen ganske lukkede Julianehåb-bugten, måtte skibe til Julianehåb ofte benytte den ca. 80 sømil lange indenskærs-rute gennem Torssukatak. Det var en lang og drøj tur, hvor man tit måtte bugsere skibet med egne robåde og forøvrigt ankre op i en af de talrige naturhavne, når is eller modvind hindrede videre fremgang. En sådan skærgårdssejlads kunne ofte vare to à tre uger eller mere, men de små brigger egnede sig fortræffeligt til turen.

Briggen „Hvalfisken“ har tidligere været omtalt, men foruden dette skib var der mange andre. Blandt de bedst kendte må nævnes „Tjalfe“, der af ældre mennesker vil erindres fra Langelinie, hvor briggen i en årrække lå som klubskib for Københavns Amatør Sejlklub, efter at være udgået af grønlandsfarten.

Briggen „Tjalfe“ blev bygget i Troense i 1853 for privat bygherre og fire år senere købt af Den kgl. grønlandske Handel. Hvor skibet i de første år er blevet benyttet kan næppe oplyses, men i afdøde skibsinspektør Thorsens efterladte optegnelser omtales et rygte om, at briggen havde været i fart på Brasilien og var blevet benyttet til slavetransport.

I årene 1858-1904 var skibet i grønlandsfart og har bl. a. overvintret to gange i Grønland. I hine tider var det ikke usædvanligt, at skibe overvintrede, når rejsen var blevet så forsinket, at man på grund af vejret eller ugunstige isforhold skønnede hjemrejse uforsvarlig. Da det dengang var udelukket at sende meddelelse hjem, var rederi og søfolkenes pårørende hele den lange vinter i uvished om, hvorvidt skibet overvintrede eller var forlist. „Tjalfes“ første overvintring fandt sted i 1876, da skibet efter at være indkommet til Sukkertoppen den 8. oktober blev liggende i vinterleje her indtil april 1877.

I vore dage, hvor besejling af Vestgrønland syd for Holsteinsborg foregår hele året, har man vanskeligt ved at forstå, at sejlskibene så ofte opgav at sejle hjem, når man var kommet hen på efteråret. Det må dog erindres, at skibene kun havde sejlene som drivkraft, og at det med vedholdende sydlige vinde og hyppig kuling eller storm var umuligt for en råsejler at arbejde sig sydover i Davisstrædet.

Var man ude i strædet og havde mødt modvind, snetykning og storis, som en sejler kunne have vanskeligt ved at klare sig fri af, så kunne det være vanskeligt nok at få landkending og finde ind til en koloni eller havneplads igen. Dagene var korte og nætterne lange og mørke, og der fandtes ingen fyr eller andre vejledende foranstaltninger for navigatøren. Man havde hverken radar, radiofyr eller ekkolod, men var henvist til sin egen stedsans og sit kendskab til kysten og landet, når det undertiden sås eller måske blot skimtedes gennem disen eller snetykningen.

I 1896 overvintrede „Tjalfe“ igen ved Sukkertoppen. 1896 var et stort isår, hvor storisen i august måned lå helt op til Vester Ejlande. Ved Holsteinsborg lå to skibe indespærret og ved Godthåb et skib. De to ved Holsteinsborg kom dog ud, men måtte begge søge ind til Sukkertoppen, hvor de blev vinteren over.

Efter hjemkomsten i 1904 blev „Tjalfe“ lagt op, men fik nogle år senere installeret en 50 hk motor. Skibet kom så i 1908-09 ud på en fiskeriekspedition i Davisstrædet under ledelse af den senere professor Adolph S. Jensen. Efter ekspeditionens afslutning blev „Tjalfe“ i 1910 solgt til amatørsejlsklubben, der i mere end 30 år benyttede skibet som klubslib.

Skibet var tilsidst så medtaget, at det ganske stille sank ved sin vinterplads i Frederiksholms kanal. Fra forskellig side blev der gjort forsøg på at redde det som et sidste minde om gamle dages grønlandsfart, men det var for sent. Ved skibets ophugning sidst i fyrrerne viste det sig, at skibsskroget var så råddent ovenfor vandlinien, at en reparation ville have været ensbetydende med en nyopbygning.