

GRØNLANDS HANDEL - DET ÆLDSTE REDERI

Af Finn Borberg

Det grønlandske statsrederi er det ældste rederi i Danmark. Det er også det rederi, som har de største traditioner i ishavssejlad, skønt andre danske rederier nu hastigt trænger frem med specialbyggede, nye skibe, hvis konstruktion afviger en del fra, hvad Handelen har været vant til.

Disse private skibsfartskredse rejser også kritik mod selve det mere end 200 år gamle princip, at staten selv på egen køl skal besørge størsteparten af transporten til og fra Grønland. De hævder, at det kan gøres billigere og effektivere, hvor den frie konkurrence sætter ind. Tiden må nu være inde til at standse byggeri af statsskibe til grønlandssejlad, siger de. Debatten har været lidenskabelig og er langt fra afsluttet. Mens den har stået på, er mange argumenter blevet ført for og imod staten som grønlandsreder. Men ingen har i hvert fald anfægtet det hovedargument, som selve Den kgl. grønlandske Handels egne søfolk fører frem: at i Handelen findes den største sum af viden om farvandene og isen, om vejret og søfartsmulighederne deroppe. Dog, også her vinder de private rederier frem, og det fordi Handelen selv er tvungen til at fragte deres ishavsskibe og derved finansiere en del af deres arktiske erfaringer.

Der er ingen, som ved, hvor gammel vor besejling af Grønland med civile fartøjer i statens tjeneste egentlig er. Man sætter gerne 1797 som det år, hvor Handelen fik sin egen flåde, skønt det vides, at den også tidligere i perioder havde egne skibe. Men 1797 er et vendepunkt, for så vidt som „Den kgl. Monopolhandel“ dette år havde købt ni skibe af Giertrud Birgitte Thosted, enke efter Andreas Bodenhoff junior, søn af den store reder, som i den foregående periode havde besørget sejladsen på Grønland. Bodenhoff senior var begyndt som skipper, men købte siden selv fartøjer og gjorde store forretninger, bl. a. med tømmer. Han byggede skibe og var i en årrække blandt dem, som bidrog stærkt til at holde Danmark fremme blandt de store søfarts- og handelsnationer. Bodenhoffs Plads på Christianshavn er opkaldt efter ham. I adskillige år havde han sørget for grønlandssejladsen, dog ikke uden tab, og hvor usikkert et foretagende Grønlands besejling var dengang,

får man et levende indtryk af ved at følge den skæbne, Giertrud Birgitte Thosteds ni skibe fik, da Handelen havde overtaget dem.

Det var forholdsvis små fartøjer, man sejlede med dengang, skibe mellem 150 og 350 tons, mest brigger og galeaser. De gjorde ikke mere end een eller højst to ture pr. år, og de holdt ikke længe, antagelig fordi adskillige af dem egentlig ikke var bygget til så hårde påvirkninger.

Disse ni skibe var følgende:

- 1) Galioten *De tre Brødre*, 347 tons,
- 2) briggen *Der Frühling*, 254 tons,
- 3) briggen *Giertrud Cathrina*, 207 tons,
- 4) briggen *Jomfru Giertrud Cathrine*, 276 tons,
- 5) briggen *Jomfru Cathrina*, 195 tons,
- 6) briggen *Jomfru Giertrud*, 178 tons,
- 7) briggen *Jupiter*, 264 tons,
- 8) galeasen *De jonge Lars*, 150 tons, og
- 9) galeasen *Neptunus*, 132 tons.

Allerede det første år forliste *Jomfru Giertrud Cathrine* antagelig. Den er ikke opført på senere års lister. I 1799 mistede Handelen to af skibene, nemlig *De tre Brødre* og *Jomfru Giertrud*. Det første af dem forliste ved Frederikshåb, fordi det „var søgt for tidligt ind under land, hvor det kom i besæt i storisen og skruedes ned“. Besætningen bjergede sig i land. *Jomfru Giertrud* havde overvintret i Julianehåb og forliste straks efter sin afrejse derfra med en kostbar ladning. Det blev fanget og knust i storisen, fordi det var søgt for tidligt ud. Også dets besætning reddedes.

Det fjerde af de ni skibe, galeasen *Neptunus*, ødelagdes udfor Kap Farvel i 1803, og vi har kaptajn Kjærs søforklaring endnu. Den blev aflagt for købmand og bestyrer Mørch i Julianehåb den 10. september 1803, da besætningen var kommet i land. Galeasen var sprunget læk 10 dage efter afsejlingen fra Grønland, antagelig fordi den havde „basket“ slemt i isen. Man prøvede at pumpe og tætte, bl. a. med en halv fjerding smør, men skibet trak stadig mere vand. Man vendte da om og stod tilbage mod Julianehåb-egnen, men til sidst kunne skibet ikke mere. Det fortøjede ved en skosse, man satte jollen i havet og roede indad. På det tidspunkt havde skibets kølplanke åbnet sig flere steder. I nogle døgn drev mandskabet rundt i båden i en rygende nordoststorm, men til sidst reddede alle sig ind til land ved Statenhuk, og nogle grønlændere hjalp dem til Nanortalik.

Året efter var det briggen *Giertrud Cathrinas* tur til at forlise. En lang og skrækindjagende beretning om dette forlis blev skrevet af en tysk missionær, som var



Barkskibet „Nordlyset“ fotograferet i Jakobshavn 1901 af kolonibestyrer Maigaard.

om bord. Skibet løb først på en skosse, så på et blindt skær kun en kabellængde fra kysten ved Nunarsuit. Om bord var foruden besætningen og missionæren med hustru også kaptajn Kjær og hans folk, som året før havde sejlet med Neptunus på dennes sidste rejse.

Da Giertrud Catrina nu hurtigt vandfyldtes, forlod dens egen besætning den straks i en båd. Kaptajn Kjær og hans folk tog en anden båd, og til sidst var kun missionæren og hans kone om bord i vraget. Da kom kaptajn Kjær og hans folk tilbage til skibssiden, og missionæren hørte kaptajnen sige: „Jeg kan virkelig ikke lide, at disse gode mennesker skal omkomme.“ De blev så reddet over i båden, der imidlertid nu var så tung, at den ikke kunne holde sig flydende længe i stormen. Man søgte tilflugt på en lille holm, hvor der kun voksede nogle græstotter, og her lå de skibbrudne uden mad i adskillige dage. De fik kun lidt te, opblødt i regnvand. Til sidst sprang nogle af dem over isflagerne og roede på nogle små isskopper med hænderne, til de nåede land. Først da ti døgn var gået under uhyre lidelser, blev de sidste af de skibbrudne undsat af grønlændere og ført ind til kysten.

Efter dette forlis var der kun fire af enken Thosteds ni skibe tilbage. De tre, *Der Frühling*, *Jomfru Cathrina* og *De jonge Lars*, blev taget af englænderne i 1807,

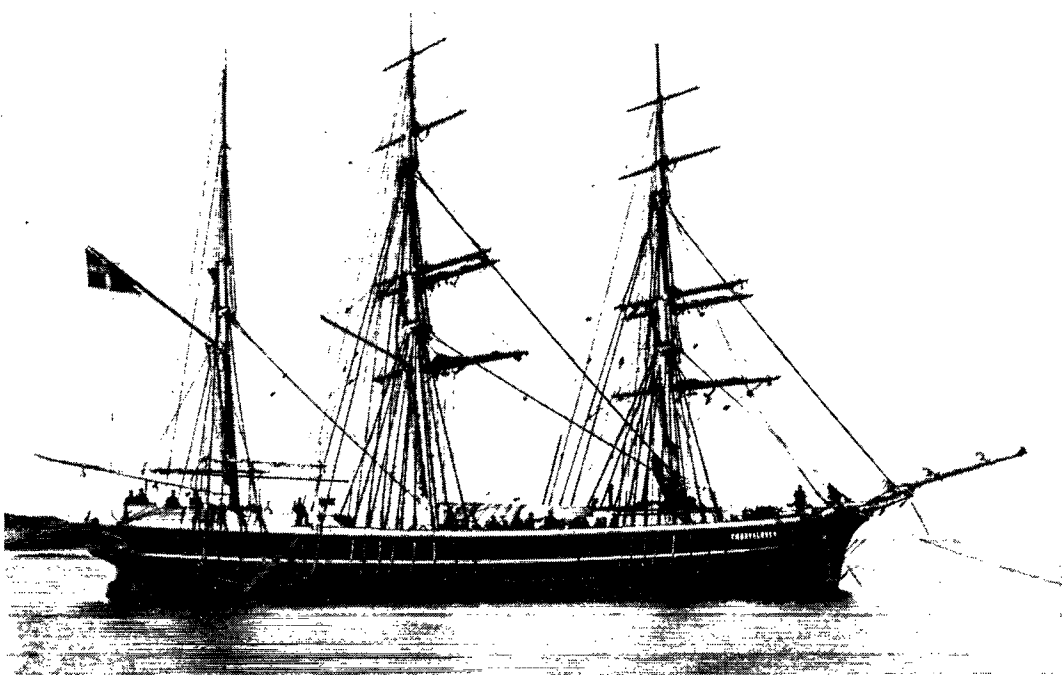
da de vendte hjem fra Grønland. Det fjerde, briggen *Jupiter*, sejlede under eng-lænderkrigen mellem Norge og Grønland på flere heldige rejser. Dens skæbne indhentede den ikke før 1817, da den forliste 20 mil fra Holsteinsborg.

Af disse ni første skibe i Handelsens regulære flåde døde således ikke et eneste stråddøden på ophuggerbedding i Danmark.

Det var en drøj start, Handelsens regulære sejlads på Grønland havde fået. Flere ulykker kom til i de følgende år, hvor staten havde købt andre skibe. Barkskibet *Discoffjord* forliste 1801, briggen *Den Hvide Bjørn* og hukkerten *Narhvalen* blev begge taget som priser af englænderne. De tog også briggen *Freden* i 1809, men her skete det mærkelige, at priseretten frigav skibet igen med kendelse om, at det var „grønlandske indvåneres ejendom“. *Freden* fik endog tilladelse til at gå til Danmark, og den havde siden et langt liv i Handelsens tjeneste. Antagelig blev den først solgt i år 1843. Og dermed er vi inde på rækken af skibe, som fik en meget lang levetid i grønlandsfarten. Det ser ud, som om begyndervanskelighederne nu er overstået, skibene er blevet stærkere, kendskabet til vind, vejr, is og farvand bedre. Handelen havde allerede i tyverne af forrige århundrede fået en solid stab af erfarne, ansvarsbevidste skibsførere og styrmænd.

Briggen *Lucinde* var et af disse lykkelige skibe. Den var kun på 150 tons, men gjorde hele 60 rejser til Grønland, den første i 1846, den sidste i 1905, og selv om den var et kort og buttet skib, der hoppede og sprang i søen, kunne den dog gøre gode rejser, således i 1856, da den først gik til Godthåb og Sukkertoppen og tilbage på 75 døgn og siden til Sukkertoppen og Holsteinsborg og tilbage på 104 døgn. To rejser på eet år. Til gengæld var den en gang imellem så langsom, at den måtte overvintre. *Lucinde* endte sine dage i Grønland. I 1905 blev den slæbt fra Kaersuarssak til Umanak, hvor den overvintrede, og siden oplagdes den i Egedesminde, hvor den blev kulhulk. I 1923 sank den og blev siden ophugget, men der findes efter sigende endnu rester af dens tømmer.

Briggen *Peru* blev købt i 1846 som næsten ny efter en stranding i Sundet. Den sejlede siden troligt på Grønland indtil 1905, da den blev oplagt i Holsteinsborg. Her var den i et kvart århundrede flydende pakhus og kulhulk. Kun een gang havde den lidt et alvorligt havari, nemlig i 1895, hvor et par forkerte søer slog alt opstående bort mellem stævn og storrøst. Skanseklædningen blev revet af, låringsfartøjet hang og dinglede og måtte kappes. Der var talrige huller i dækket. Man fyldte dem med en blanding af tjære og sand og slog sejldug over, og da bakken var slået delvis af, måtte man lave et midlertidigt kvarter til folkene under en opstilling af læsejlsspir og presenninger. I den forfatning kom *Peru* hjem. Det var en af de glimrende sømandsbedrifter på grønlandsfarten.



Det smukke skib „Thorvaldsen“ til ankers ud for Upernavik i 1894.

Foto: Maigaard

Barkskibet *Nordlyset* gik på Grønland fra 1853 til 1926. Den var et lidt kort og buttet skib, men med visse, meget smukke detaljer, og den var fint tegnet, så den løb godt gennem vandet i hårdt vejr. Men den var temmelig våd at sejle med, fortæller kaptajn, skibsinspektør V. Thorsen i det manuskript til en bog om Handelsens sejlads, som senere blev kompletteret og udgivet af kaptajn Tving efter Thorsens død.

Nordlyset gjorde en usædvanlig fin rejse i 1897, hvor den littede fra Julianehåb den 23. april og ankom til København den 7. maj, en af de hurtigste rejser med sejlskib nogensinde mellem Danmark og Grønland.

Briggen *Constance* sejlede på Grønland fra 1857 til 1903. Den gjorde 48 rejser og overvintrede aldrig. Derimod hændte det een gang, i 1884, at *Constance* måtte vende om i Umanakfjorden, da fjeldet allerede var i sigte. Det blev hårdt vejr så sent på året, at isen pludselig truede med at lukke af.

I 1879 knækkede et isfjeld *Constances* storrå, mens skibet var i besæt. Et stort stykke is styrtede ned på dækket og slog læringsfartøjet i stykker. I 1894 var *Constance* ved at forlise i storisen på hjemrejse fra Godthåb. Den tørnede så stærkt imod en isskosse under halsning, at hele stævnen med rig og forstærkning blev revet af. Skibet flød imidlertid og kunne sejle tilbage til Godthåb, hvor skaden blev så meget udbedret, at *Constance* siden kunne nå hjem.

Constance var et meget rankt skib, der helst skulle lastes tungt i bunden. En gang krængede det i Atlanten så stærkt over, at vandet i flere timer stod langt ind over dækket, før stormen endelig løjede så meget, at skibet rejste sig.

Constance blev udrangeret i 1903 og oplagt. Efter nogle år blev skibet solgt og lagt i kanalen ved Holmens Bro som afmastet, overdækket skrog. Det kendtes af alle københavnere som „Kokkeskibet“, fordi der var en skole for skibskokke om bord.

Briggen *Tjalfe* besejlede Grønland fra 1858 til 1909. Før den tid havde den vistnok været slaveskib på Sydamerika. Det fortaltes i hvert fald. En tid havde dens ejere været to danske søofficerer, som sejlede med den på Brasilien. Dens sorte master, mærs og saling var karakteristiske. *Tjalfe* var et smukt skib og meget velsejlende. Den gjorde adskillige gode rejser. Nogle år ind i det nye århundrede, da den allerede var udrangeret af Handelen, udrustedes den med en lille motor og sejlede et par år på fiskeekspedition under ledelse af professor Adolph Jensen. Siden solgtes den til København Amatør Sejlklub, der havde den som klubslib ved Langelinie i en årrække. Først under sidste krig forsvandt den fra Langelinie, hvor dens profil havde været et vartegn for København fra søsiden.

Før den tid havde Amatørsejlkлубben haft et andet klubslib - *Hvalfisken*, der engang var Handelens fineste veteran. Dette skib har rekorden for lang tjeneste på Grønland. Det var bygget 1802 og gjorde sin sidste grønlandsrejse i 1899. Næsten et helt århundrede. Da det endelig var forbi, fortøjedes det gamle skib i Frederiksholms Kanal og udlåntes til skibsinspektør Mads Bonde fra Handelen, som brugte det som undervisningssted for vordende sømænd. Man lærte de unge mennesker at afrigge og tilrigge, slå sejl under, splejse og vedligeholde skibet. Få år efter købtes *Hvalfisken* af KAS, der havde den fortøjet ved Langelinie på samme station, hvor siden *Tjalfe* kom til at ligge. Om vinteren lagdes skibet ind i Nyhavn. Da *Tjalfe* afløste *Hvalfisken*, blev den over 100 år gamle grønlandsfarer bugseret til Svendborg, hvor den en årrække benyttedes af sømandshøjskolen på samme måde, som Mads Bonde havde gjort i København.

Blandt Handelens gode, gamle skibe var også barken *Thorvaldsen*, som sejlede fra 1871 til 1928. Den beskrives som det smukkeste skib, Handelen nogensinde har haft. Kun een gang i sin lange tjeneste blev *Thorvaldsen* tvunget til at overvintre i Grønland, men to gange havde den tilløb til ulykker. Den ene gang var i 1876, da den tog en grøn sø over agterskibet. Søen knuste rattet og kastede styrmanden ned gennem kahytstrappen. Kaptajnens lukaf blev vandfyldt, så han måtte springe op på bordet for at få hovedet over vand. I 1908 blev skibet oversejlet på Københavns red, men tog ikke større skade, end at det kunne afsejle igen efter en foreløbig reparation. I 1916 opbragtes den af englænderne, men blev sluppet løs efter kort tid.

Endnu et stort sejlskib gjorde mange års tjeneste i Handelen, men under knap så heldige omstændigheder. Det var den standhaftige tremastbark *Ceres*. Den sattes i fart i 1878 og gjorde sin sidste rejse i 1926. *Ceres* var en god sejler, som i 28 af sine leveår gennemførte to ture pr. sæson. To gange overvintrede den.

Allerede ved købet havde Handelen dog uheld med *Ceres*. Den havde sejlet i troperne, og dens skrog viste sig angrebet af fyr. Man måtte klæde den af og tage det dårlige tømmer ud, og den var derfor fra starten en belastning for regnskabet. I 1895 kom den en aften ind i Julianehåb i mørkningen med nordlig vind, tørnede rundt for anker, men rendte agterskibet på grund. Da vandet faldt, kæntrede *Ceres* og vandfyldtes. Man måtte rigge den helt af, før man fik den rejst igen.

Ni år senere løb *Ceres* på en landgrund i Torsukatak-løbet, og atter kæntrede skibet. Denne gang lykkedes det besætningen at få det ret hurtigt af grunden, og det rejste sig igen. I år 1900 måtte skibet vende om midt i Atlanten, fordi rorstammen knækkede. *Ceres* søgte til Norge, styret med et snildt konstrueret nødror.

Den farlige sejlads på Grønland har i tidens løb krævet mange menneskeliv. Skibe er forsvundet med mand og mus. Blandt dem, som aldrig kom tilbage, var briggen *Baldur*, der gik fra København i 1856 med bl. a. inspektør Holbøll og kolonibestyrer Elberg som passagerer. Skibet nåede aldrig frem. Man ved ikke, hvad der skete med det, men man har gættet på, at noget krudt i lasten er eksploderet, antændt af gnister fra tøndebånd, som gned mod hinanden. I hvert fald snakkede man om, at en fustage krudt var blevet slået i stykker under lastningen i København. Der var også barkskibet *Castor*, som i 1896 forsvandt sporløst på rejse hjem fra Julianehåb til Danmark. Man sagde, at skibet nok var brændt. Der havde været ild i dets bunkers på rejsen op. *Castor* havde hjælpe-dampmaskine.

Sejlskibe med hjælpeskrue indførtes i slutningen af forrige århundrede i Grønlandsfarten. Den første af denne type var *Hvidbjørnen*, som forliste ved Nunarsuit i 1896, dog uden at nogen omkom. Den var bygget ni år i forvejen og havde en beskeden 60 hestes dampmaskine. Dette havde været betragtet som så fremmedartet, at man engagerede søofficerer til at føre skibet. Den ulykkelige *Castor* var dampskib nr. to i Handelens flåde. Nr. tre var skrueskonnerten *Godthaab*, der gjorde sin jomfrurejse i 1898. Mange grønlandsfarere har stadig levende erindringer om den tid, da dette udmærkede skib var i fart. Når heldet var med, gjorde det rejser på 14 dage over Atlanten, men dets bunkers var ikke større, end at kullene kunne slippe op undervejs i modvind. Engang var *Godthaab* 42 døgn om at komme hjem, og kedlen havde da været kold i 14 dage.

I 1905 overtog Handelen den gamle damper *Fox I*, der havde haft en eventyrlig skæbne. Fox var bygget som engelsk millionærlystyacht i 1855, men overtoges året efter af den forsvundne polarforsker sir John Franklins enke, som udrustede skibet til en eftersøgningsekspedition. Det blev forhudet og forstærket på kryds og tværs med planker og jernspanter - det var næsten som bygget af tykt krydsfiner, da det sejlede ud på sin forgæves eftersøgning. Siden købte I. P. Suhr i København det og brugte det til kryolit-fart på Ivigtut. En årrække var det bugserbåd deroppe, men solgtes i 1905 til Handelen, som havde nytte af det i syv år. Det sagdes, at gamle Fox ikke kunne slås i stykker. Gang på gang gik den på grund, og måske opstod der en læk. Men når skibet grundstødte næste gang, lukkede den sig ved rystelsen. Fox løb altid selv af grunden, sagde man. I 1912 grundstødte den da 57 år gamle damper dog så grundigt ved Godhavn, at man opgav at reparere den. Man slæbte den ind i havnen, hvor den sank. Dens skorsten står i dag ude på klipperne og er sømærke ved indsejlingen. Af damperen er der efter søkortets udsagn stadig vragester. Man skal passe på ikke at gå for langt ind på det sted, hvor den ligger på bunden.

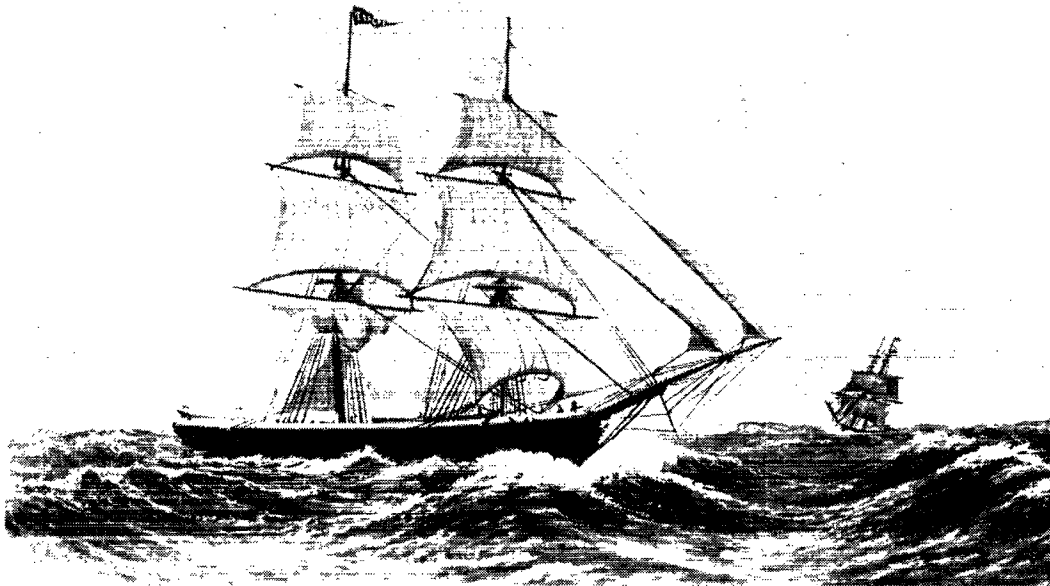
Dens efterfølger i kryolitselskabet, *Fox II*, bygget i 1893, blev overtaget af Handelen i 1924 og omdøbt til *Gustav Holm*, efter at den først havde været med på ekspeditionen til Scoresbysund, hvor denne koloni blev grundlagt.

Kryolitselskabets endnu senere skib, *Julius Thomsen*, er i år blevet købt af Handelen, der vil bruge „Jutho“ på samme måde, som det hidtil har været anvendt i Handelens charter, nemlig på vestkysten.

I 1905 tog Handelen den store beslutning at bygge et stålskib til grønlandsfarten - dog kun til Vestgrønland. Det blev skrueskibet *Hans Egede*, og det byggedes af svære stålplader. Hans Egede blev aldrig noget godt søskib. Det rullede som et badekar, men det var solidt. Hans Egede gjorde god tjeneste i næsten 40 år. På dens dæk rejste Sigurd Berg til Grønland som den første danske minister, der nogensinde havde besøgt den daværende koloni.

Mange år senere, i 1923, besluttede Handelen igen at købe et nyt træskib, idet man ganske vist nok erkendte stålets muligheder i vest, men mente, at træ var det eneste, som kunne holde mod isens tryk i Østgrønland. Valget faldt på et ikke færdigbygget, firemastet sejlskib, som ØK havde bestilt. Det blev købt på beddingen og lavet helt om, indrettet med dampmaskine og skorsten midt i skibet og rigget som skonnert. Det døbt *Gertrud Rask*.

Det blev aldrig noget lykkeligt skib. Det var forfulgt af mange uheld. Adskillige gange gik det på grund. To gange mistede det skruen i isen og sejlede hjem for sejl. Det havde også andre havarier. Men det var solidt og hurtigt og kunne ligesom Hans Egede gøre fire-fem rejser årlig og medføre en snes passagerer.



Briggen „Tjalfe“, der besejlede Grønland fra 1858 til 1909. Efter maleri på Søfartsmuseet af ukendt kunstner.

Hans Egede og Gertrud Rask kom begge på tabslisten under den anden verdenskrig, mens Danmark var afskåret fra Grønland. Hans Egede forsvandt med mand og mus på rejse fra Grønland til USA i foråret 1942. Gertrud Rask strandede samme år på amerikansk kyst og blev slået til vrag. Besætningen reddedes.

Året 1926 er på to måder et vendepunkt for Handelen. Det år udrangeredes de sidste sejlskibe uden maskine: *Ceres*, *Thorvaldsen* og *Nordlyset*. Samme år lagdes kølen til det første motorskib uden sejl til grønlandsfarten: *Disko*, der sejler endnu. Det blev bygget af stål - på erfaringerne fra Hans Egede og fra mange private, chartrede damperes sommerture til vestlandet. Selv om det langt fra er et hurtigt skib, har det ydet mange års trofast tjeneste uden nævneværdige havarier og ventes at kunne sejle 10 år endnu.

Men på østkysten turde Handelen stadig op til de sidste tider ikke stole på stålet i skibssiden. Da Gertrud Rask forliste i 1942, gik man i gang med at tegne et nyt skib af træ - det sidste. Mens besættelsen af Danmark og adskillelsen fra Grønland trak længere og længere ud, blev dette skib på tegnebordet til det håndgribelige i drømmen om fremtidens forbindelse over Nordatlanten. Man skovede en god del af Danmarks egetømmer til dets krumvoksede spanter, man lagde al

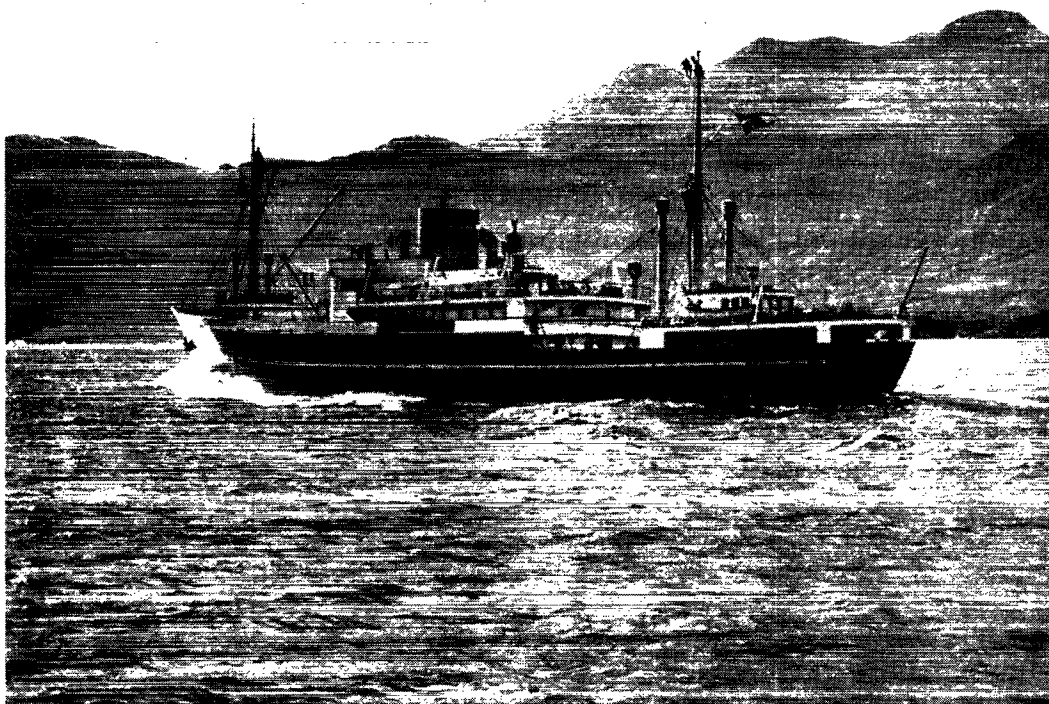
den erfaring og viden, der fandtes om østkystsejlad, i dets konstruktion. Da *G. C. Amdrup* stod ud på sin jomfrurejse i fyrrernes slutning, var det Handelsens stolthed. Men skibet fik en brat og tragisk ende. Det brændte i Kattegat i 1951 og sank.

Med dets svedne planker sank grønlandsfartens træskibstradition i havet. Foruden kystskonnerterne samt *Kaskelot* og *Sværdfisken* har Handelen i dag til passager- og godstrafik kun eet træskib tilbage, kystskibet *Tikerak*. Flagskibet, det moderne og smukke motorskib *Umanak*, og den projekterede nybygning til atlanttrafiken er begge af stål og adskiller sig for lægmandens blik ikke spor fra skibe, der trafikerer helt andre og blidere himmelstrøg. Det projekterede, store kystskib til Grønland, som indtil videre kun eksisterer på papiret, adskiller sig heller ikke væsentligt fra skibe af den størrelse andetsteds på havene. Stålet og olien har endelig helt besejret træet, vinden og dampen.

Denne kavalkade over Handelsens skibsfart gennem tiderne giver et lille pust af det eventyr i flygende hav og glimtende is, som danske sømænd, forhyret af staten, har deltaget i gennem mere end 160 år. I hele den periode har de varetaget det, Handelen altid har betragtet som sin første opgave, at forsyne Grønland med de væsentlige varer. I dag er det ikke anderledes end før. Den kgl. grønlandske Handel betragter det som sin vigtigste pligt altid at kunne garantere, at de 60 pct. af godset, som udgør selve eksistensgrundlaget for Grønland, kan befordres. Det er til disse 60 pct. af godset, Handelen ønsker at disponere over egne skibe, så man aldrig skal komme til at stå i den situation, at fremmed, egnet tonnage ikke kan skaffes, fordi markederne er mere lokkende andetsteds, eller fordi egnede skibe ikke er til at få. Så længe Handelen er gjort ansvarlig for Grønlands forsyning, vil dens mænd vel anse det for en naturlighed, at de har egne skibe, med hvilke de er sikre på at kunne løse opgaven. Det er for mange af dem mere end en rutine og en pligt, affødt af deres arbejde. De bærer traditionen og omsorgen for Grønlands befolkning som noget fast og levende i sig. Derfor reageredes der så stærkt, da man begyndte at tale om at få omstyrtet det nye statsskib.

Omsorgen for Grønlands forsyning har Handelen varetaget næsten uafbrudt, siden man købte enken Thosteds ni skibe i 1797. Der var et kortere afbræk under englænderkrigen 1807-14, men karakteristisk for den tids menneskevenlige syn på tingene er det, at England da i den sværeste tid selv sendte fregatter til Grønland med provisioner.

Under den anden verdenskrig ordnedes forsyningerne ved samarbejde mellem de mænd, som sad på de højeste poster i Grønland, og den danske ambassade i Washington, og også da gik det godt, omend transportspørgsmålet måtte medføre



Motorskibet „Umanak“, Den kongelige grønlandske Handels flagskib, fotograferet i en sydgrønlandsk fjord.

store omlægninger i den daglige praksis. Bl. a. oprettede man transithavne til omladning af godset. Ellers foretrækker både Handelen, kolonibestyrerne og grønlanderne selv, at det er skibet fra København, som løber ind hvert sted og holder forbindelsen varm og varerne fri for de vanskelige omladninger.

Grønlands nytid er for alvor brudt igennem i de sidste år, og trafikken er steget voldsomt. Så voldsomt, at Handelsens flåde slet ikke har kunnet følge med. I øjeblikket befordres en meget stor procentdel på chartrede skibe, og man har taget flyvemaskinen til hjælp i betydelig udstrækning.

Endnu i tyverne af dette århundrede var der kun en snes rejser til Grønland pr. år. Man standsede indhandling af fisk i oktober, for ellers kunne den ikke hjemføres. De sidste skibe skulle efter traditionen og reglerne forlade grønlandsk havn i november, og de første kom ikke før hen på foråret. I den sidste halve snes år har skibene imidlertid sejlet hele året på destinationer mellem Egedesminde eller Holsteinsborg og Julianehåb, og det nye skib, der er projekteret, er beregnet til mellem 10 og 11 rejser årlig, deraf en eller to på østkysten.

Passagerer og gods hober sig op. I fjor gennemførtes 73 rejser til vestkysten og 10 til østkysten, og dette års program er endnu større. I sejlplanen indgik i fjor 10 større og nogle mindre skibe, bl. a. Lauritzens *Kista Dan* og A. E. Sørensens nye *Britannia*, hvoraf den sidste trængte frem til Thule, før amerikanerne havde erklæret havnen for åbnet.

Men året forløb ikke uden farlige situationer under usædvanligt hårde vinterstorme, og den øgede ismængde i Diskobugten har nu medført, at Handelen igen påtænker at koncentrere opførslen af julevarer til et lidt tidligere tidspunkt. Det ser altså ud til, at stormen og isen selv i vore dage kan være for hårdnakkede fjender.

Den kgl. grønlandske Handel regner med, at den voldsomme stigning i gods og passagermængde omtrent har toppet nu. Passagertrafiken vil antagelig holde sig konstant på 6000 personer om året.

Stigningen ses af følgende tal. I 1951 transporteredes 3699 mennesker, alt iberegnet, begge veje. I 1955 var der 5210 passagerer, i fjor 5800. Deraf sendtes 1154 med fly, fordi der ikke var plads nok på skibene. I år ser det ud, som om man når endnu højere op. Der er altså god brug for et nyt, stort skib i trafiken, og Handelen mener at have gjort det rigtige ved at ansøge om et helt moderne skib af en type, som der ikke findes mage til på havet i dag: et kombineret stykgods-, tank-, køle- og fryseskib med en aptering, som for første gang skulle give *alle* passagerer om bord ens komfort - og en virkelig god komfort - for pengene.