

DEN PRIVATE SKIBSFART FOR GRØNLANDS HANDEL

Af journalist *Finn Borberg*

I hele den lange periode på over halvandet hundrede år, hvor staten med egne skibe har besørget sejladsen på Grønland, har man måttet bruge fragtede skibe ved siden af Den kgl. grønlandske Handels flåde. Der har oftest været en større eller mindre mangel på statstonnage til Grønland - men aldrig så stor en mangel som i dag.

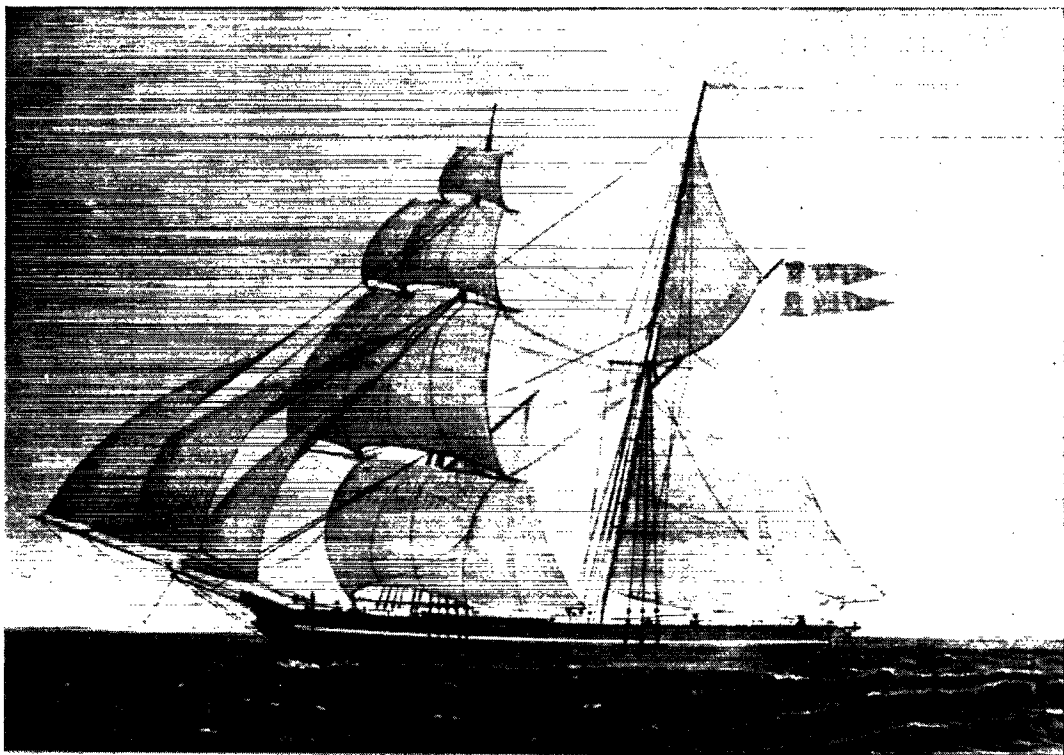
Handelens gamle protokoller fortæller nøjagtigt om forholdet mellem statstonnage og privat tonnage. Hvad der har sejlet af fiskefartøjer og hvalfangere, ekspeditionsskibe, kryolitskibe og anden privat skibsfart i farvandene deroppe, melder protokollerne derimod ikke meget om. Og kun i de tilfælde, hvor ekspeditioner har haft Handelens skibe til rådighed, er de videnskabelige togter nævnt.

En af de gamle protokoller begynder i 1839 og slutter i 1882. Den næste, som begynder året efter, når helt frem til 1940. Hvert års sejlads rummes på een side i protokollerne, og i de første mange år er hvert skibs rubrik rummelig og oplysningerne prentet med smukke, omhyggelige bogstaver. De havde tid og sans for skønhed dengang.

Lad os tage et tilfældigt år. I 1839 besejledes Grønland fra Julianehåb til Upernavik af ialt ni skibe. De otte var Handelens egne. Det niende var fragtet, nemlig briggen „Titus“ på 101½ læst. Et af de opsendte skibe var en slup, der skulle blive på kysten. Et af skibene overvintrede. Tilbage til København kom det år syv skibe på ialt 708 læster eller ca. 1400 tons.

Dette står på første side i en af protokollerne. Blader man om til protokollens sidste side, år 1882, er sejladsen ikke overvældende meget større. Stadig besejledes kysten kun af ni skibe. Men nu var der mere fart over feltet. To af skibene gjorde to rejser hver, og alle vendte tilbage samme år, de sejlede ud. Den samlede tonnage var nu 1273 læster eller 2550 tons. I 1882 kunne Handelen iøvrigt selv klare hele besejlingen på egen køl.

Den næste protokols første år, 1883, viser ni besejlinger, igen med Handelens egne skibe. Denne protokol går helt frem til den 2. verdenskrig, og nu kan man



Skonnerbriggen „Neptunus“, bygget 1844 af P. Bonnesen, København. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

spore en væsentlig udvidelse af skibsfarten. I 1939 besejledes Grønland på 19 rejser af syv skibe, der tilsammen gav et skibsrum på næsten 17.000 tons, alle rejser iberegnet. Af disse skibe var de fem Handelens egne. Det år nævnes også den gamle hvalfanger „Sonja“, der kom hjem for klassifikation og atter afsejlede til Grønland.

Således havde skibsfarten udviklet sig. En tidobling af skibsrummet på nøjagtig hundrede år. Men langt større skibsfart blev nødvendig kun få år senere.

De gamle protokoller har en duft af eventyr over sig, når man vender de guldene blade med den blege skrift. Forrest i protokollen har det været skik at bringe en liste over skibenes kendingsflag. Derefter bringes en liste over forliste skibe. Den er i den første af protokollerne overført fra en endnu tidligere bog. Den begynder nemlig med det fragtede skib „Anna Beate“, der forsvandt i 1785. I de 43 år, den første bevarede protokol dækker, forliste ialt fem skibe. Men hvis man

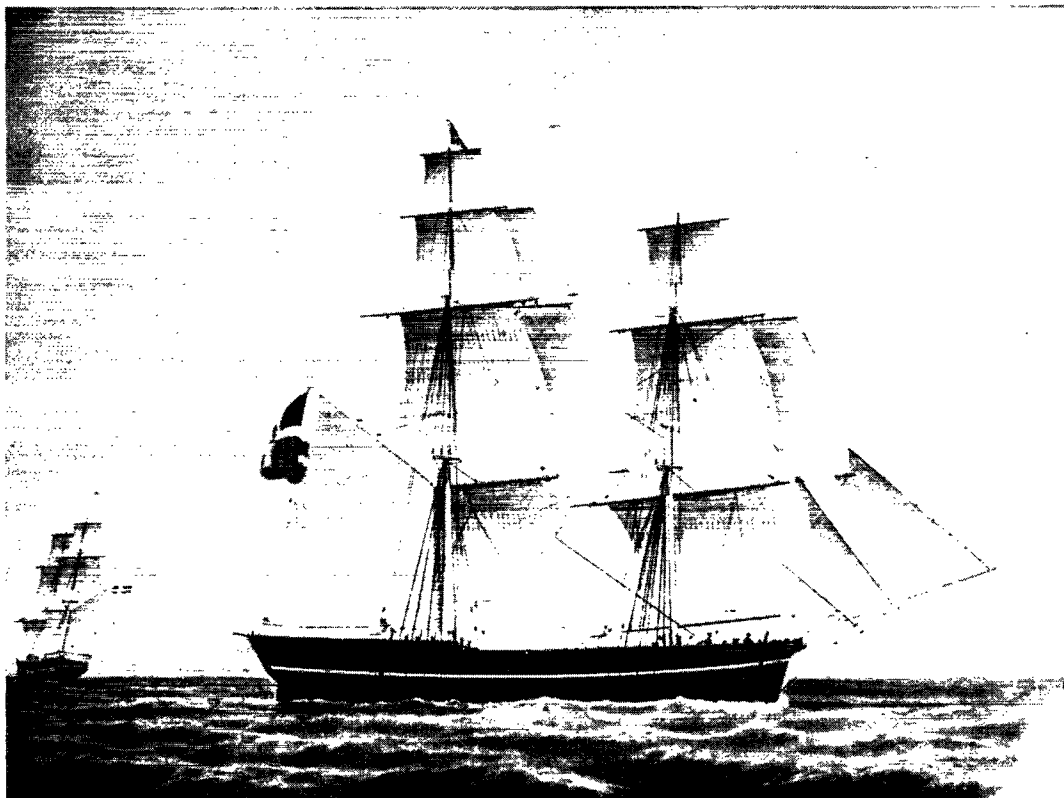
går tilbage og begynder på „Anna Beate“s tid og går frem til 1882, når man op på 17 optegnede forlis.

Af disse 17 skibe var iøvrigt kun tre fragtede, nemlig „Anna Beate“, fregatten „Marie Lovise“, der gik tabt år 1800, og briggen „Titus“, der ødelagdes i isen i 1856 efter mange års fragtsejlads for Handelens regning.

Den nyeste af de to protokoller nævner kun yderligere tre forlis, hvilket dog er ufuldkomment for tiden op til den anden verdenskrig. Det er tre af Handelens egne skibe, som her omtales, nemlig „Hvidbjørnen“, „Castor“ og „Fox I“. Ganske lakonisk omtales hændelserne.

Om skruebarken „Castor“ hedder det således: „*Castor S/S forgik med M. og M. på hjemreisen fra Julianehåb 1896.*“ Den usikkerhed, som før radioens tid kunne herske, når skibene udeblev, fornemmes i forbindelse med dette forlis. I samme protokol findes nemlig også en liste over alle skibe, der har overvintret i Grønland i den pågældende periode. For år 1896-97 står angivet „*Hvalfisken*“, „*Lucinde*“, „*Tjalfé*“ og „*Castor*“. Men senere er „Castor“ streget over. Man har altså hele vinteren 1896-97 gået i København og regnet med muligheden af, at skibet havde overvintret i Angmagssalik, hvor det skulle lægge ind på hjemturen fra Julianehåb. Først på et eller andet tidspunkt i oktober 1897, da man havde haft ny forbindelse med denne østgrønlandske koloni, fik man vished for, at „Castor“ havde været der, men var afsejlet igen. Da først bekræftedes endelig det, man havde frygtet. Skibet var tabt, og først da kunne man skride til den tunge pligt at strege „Castor“ over i overvintringslisten og føre skibet ind blandt forlisene.

I forrige århundrede sejlede Handelen det allermeste af sin fragt på egen køl. Sejladsen var temmelig ensartet år for år, når undtages napoleonskrigenes tid, hvor Danmark var afskåret fra Grønland, og hvor englænderne kaprede flere skibe. Briggen „Titus“ går stadig igen i listerne i lang tid som næsten eneste fragtede skib og oftest ført af skibsfører Michelsen. „Titus“ sejlede til Grønland i 1840, 41, 43, 44, 46, 47, 48 og 50. Så går der nogle år, hvor den har haft andre opgaver. I 1856 nævnes den sidste gang. Da indkom den ifølge protokollen til Frederikshåb som vrak. „Titus“ førtes på denne rejse for første gang af en skipper Friedrichsen, og dens destination var egentlig Egedesminde. Der eksisterer et referat af søforhøret i Frederikshåb, afholdt af konstitueret inspektør Jørgen Møller. „Titus“ havde fået storbåden slået overbord og var så læk, at det næppe kunne holdes på pumperne. Friedrichsen hævdede, at det havde været tæt ved afsejlingen fra København, men en gammel, grønlandskyndig mand ombord, der både var tømmermand, hovmester og kendtmand, sagde, at „Titus“ var så gammel og ødelagt i skrog og rig, at det slet ikke havde været forsvarligt at sende



*Briggen „Titania“, bygget i Flensborg 1803 og købt af Jac. Holm & Sønner i 1825.
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.*

den op. Storbåden var så rådden, sagde tømmemanden, at man ikke havde turdet surre den forsvarligt, for så var den gået itu. Derfor havde en sø bortført den på Atlanten!

Det taler ikke til gunst for Handelen, at man overhovedet indlod sig på at fragte et skib, der var på grænsen af det forsvarlige. Oven i købet var „Titus“ det sidste skib, som det år gik til Grønland. Den afgik fra København 11. august. Briggen „Lucinde“, som samme år var afsejlet fra København til Holsteinsborg den 5. august, kom først hjem 18. november. „Titus“ skulle altså i alle tilfælde have været udsat for novemberstormene i Atlant og Nordsø.

Der var en periode midt i forrige århundrede, hvor man prøvede at sætte sejladsen i vejret for at få mere last hjem fra Grønland. I 1846 fragtedes hele fire skibe ud over Handelens egen flåde, nemlig briggerne „Titania“ og „Tre Venner“, skonnerten „Hector“ og skonnertbriggen „Neptunus“, der senere købtes af Handelen. I 1847 var „Neptunus“ og „Hector“ med igen. Den sidste menes at have

tilhørt den færøske handel og førtes i en årrække af H. S. Sejstrup, der senere overtog briggen „Hvalfisken“ og førte den på Grønland lige til 1874.

I 1848 nåede grønlandssejladsen et foreløbigt toppunkt med ikke mindre end 14 skibe på 2300 tons tilsammen. Deraf var de seks fragtede, nemlig galeasen „Marie“, skonnertbriggen „Neptunus“, skonnerten „Hector“, briggen „Cecilie“, „Frederikke Lovise“ og „Titus“. De fragtede skibe svarede dog selv dette år kun for 30 pct. af skibsrummet.

Da kryolitudvindingen begyndte for ca. 100 år siden, indledtes også et vist samarbejde mellem Handelen og kryolit-interesserne. Man delte ofte skib på oprejsen, og det hændte, at Handelen helt og holdent fragtede kryolittens skibe for en enkelt tur, mens kryolitten igen udskibede sine produkter til Amerika på en flåde af amerikanske barker med mineralske navne som „Jodine“, „Calcium“ og „Salina“ - skibe, der naturligvis ikke er nævnt i Handelens protokoller. For 1882 nævnes et kryolitskib „Valborg“, der af Handelen fragtedes på opturen til „Frederikshaab og Iviktout“, men ikke på hjemrejsen. Det har da sikkert ført kryolit ud fra Arsuk Fjord. Enkelte gange hændte det, at Handelens fragtede skibe overvintrede, men oftest blev de sendt op i den sikreste periode og ofte til sydlige destinationer, hvor chancerne for at komme til havs igen var gode.

Handelen har været konservativ i sine metoder. Det var således kryolitten, der først gav dampen sit indtog i grønlandsfarten. Det skete med skibet „Fox I“, der nu ligger på bunden af havnen i Godhavn, hvis der da stadig er noget tilbage af det. „Fox I“ sejlede i adskillige år for kryolitten, til sidst som slæber på kysten, og Handelen fragtede det ikke før til en enkelt rejse i 1882. Siden gik der igen seks år, før der optrådte et dampskib i Handelens protokol. Denne gang er det Handelens egen nye dampbark „Hvidbjørnen“, bygget i Norge til grønlandsfart. „Hvidbjørnen“ var den første af Handelens kombinerede damp- og sejlskibe, og den var af samme type som de berømte norske dampbarker, datidens sælfangere, der ofte chartredes af berømte polarforskere til sydlige og nordlige eventyrrejser. „Hvidbjørnen“ fik iøvrigt en krank skæbne. Den forliste ved Nunarsuit, kun få år gammel.

I 1897 tog Handelen et stort skridt og fragtede hele tre norske dampbarker, nemlig „Polarstjernen“, „Jason“ og „Hertha“. Men så går der igen fem år, før et fragtet dampskib optræder i listen, denne gang SS „Sofie“, det første virkelige dampskib uden sejl, som for Handelens regning besøgte Grønland. Det besejlede Egedesminde og Godhavn på een tur, og folk, der boede på kysten dengang, kan endnu huske, hvor forbavsede grønlænderne blev ved at se et skib uden „det

mandlige attribut“ - bovsprydet. Helt ned til Godthåb nåede rygtet hurtigt med en grønlænder, som roede postkajakken med „Sofie“s breve.

I den sidste af de to sejladsprotokoller, som tilsammen dækker 100 års sejlads, findes en sammenstillet liste over alle fragtede skibe fra 1886 til 1918. Her er den:

1886	Bark Thyra
1895	Bark Julius Skrike
1897	Bark Tordenskjold, SS Polarstjernen, SS Jason og SS Hertha
1898	Bark Tordenskjold og 3 m. Sk. (Tremastskonnert) Ansgar
1899	Bark Tordenskjold
1900	Bark Tordenskjold
1901	Bark Tordenskjold
1902	Bark Tordenskjold og SS Sofie
1903	SS Nor 2 R(ejser) SS Credo (?)
1904	SS Knut Skaaluren 2 R.
1905	SS Knut Skaaluren 2 R. SS Expedit
1906	SS Knut Skaaluren 2 R.
1907	SS Knut Skaaluren 2 R. SS Ivigtut
1908	SS Expedit 3 R.
1909	SS Expedit 3 R. SS Hertha
1910	SS Expedit 2 R.
1911	SS Expedit
1912	SS Expedit 2 R. SS Fox II
1913	SS Eclipse 2 R. SS Lisken
1914	SS Ajax SS Lisken
1915	SS Danmark SS Hekla
1916	SS Nerma SS Ulla
1917	SS Flora (Partladning)
1918	SS Morsø
1918	SS Constantin

I denne liste optræder kryolitselskabets skibe „Ivigtut“ og „Fox II“. „Ivigtut“ gik senere tabt under den første verdenskrig, torpederet af tyskerne i Nordsøen. Besætningen reddedes, men skibet nægtede længe at dø. Man brugte to torpedoer mod det og beskød det med 30 granater, før det gav sig og sank. „Fox II“ blev senere købt af ØK og stillet gratis til rådighed for Ejnar Mikkelsens ekspedition i 1924, hvor Scoresbysund grundlagdes. Siden blev den overtaget af Handelen og sejlede i mange år under navnet „Gustav Holm“.

„Knut Skaaluren“ og „Expedit“ var norske dampbarker, „Eclipse“ og „Lisken“ også nordmænd, „Danmark“ et dansk skruedampskib på 317 tons, og „Ajax“ en dansk damper, bygget i 1855. „Hekla“, der nævnes sammen med „Danmark“ i 1915, var antagelig det samme skib, som havde overvintret med Ryders ekspedition i Scoresbysund 1891-92. Det var en norsk dampbark. SS „Nerma“ var en damper på 733 tons.

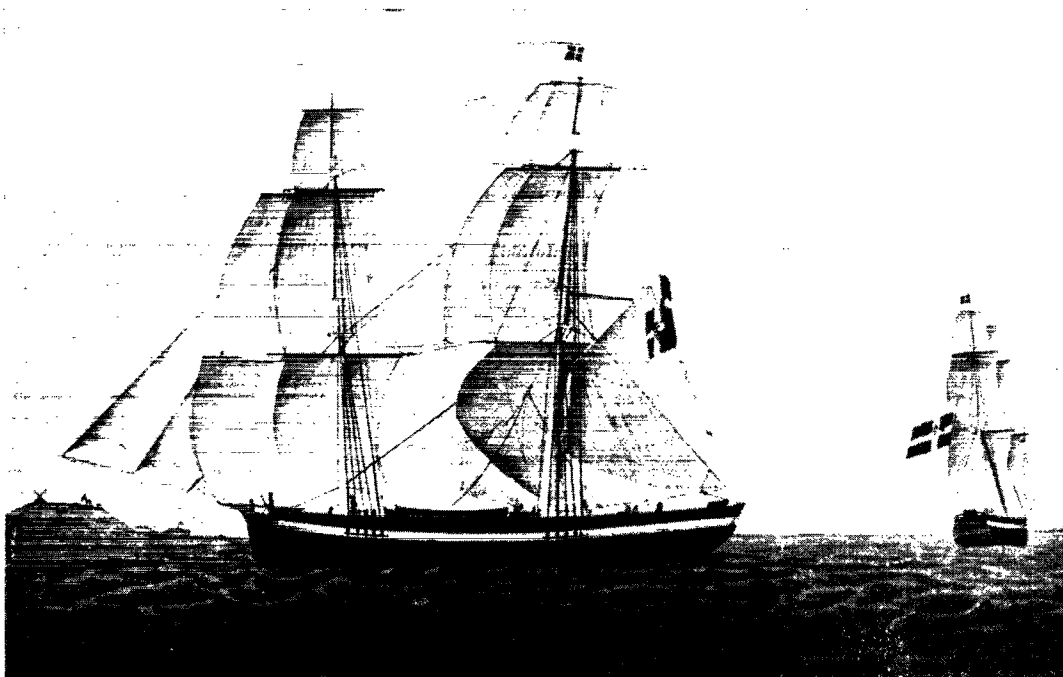
I mellemkrigsårene optræder 33 fremmede skibe i protokollerne, i 1920 således den firemastede motorskonnert „Mogens Kock“, der på hjemrejsen havde en meget hård overfart med mange passagerer, som til sidst lå hulter til bulter overalt i skibet. Det var primitive tider dengang.

Året efter forliste den i Göteborg chartrede damper „Bele“, et passagerskib, som var sendt op med honoratiores til kongebesøget i anledning af 300 års dagen for Hans Egedes ankomst. Kongen sejlede på DFDS' damper „Island“, som måtte opgive sit besøg i Diskobugten for at gå „Bele“ til undsætning ved Dark Head, og som siden tog passagererne med hjem. „Bele“ havde i sine velmagtsdage været passagerskib på ruten mellem Göteborg og England, men var i 1921 for gammel til denne fine rute.

Blandt de skibe, som er nævnt i protokollerne, er også damperen „Hugo“, som i 1927 forliste ved Kap Farvel i storm og is med en last kryolit. Året efter løb damperen „Skinfaxe“ på grund vest for Møllerø, men blev taget af grunden af skrueskonnerterne „Godthåb“ og „Gertrud Rask“. Man slæbte den ind til Holsteinsborg havn, hvor den blev banksat. Svitzer reparerede dens beskadigede ror, hvorefter den blev slæbt hjem over Atlanten på en meget hård rejse, hvor slæbetrossen sprang flere gange.

Her er den fuldstændige liste over fremmede skibe i grønlandsfart 1919-1939: „Clara“, „Danefærd“, „Johanne“, „Fylla“, „Bele“, „Danelag“, „Dronning Margrethe“, „Angelica Mærsk“, „Gautatyr“, „Polarstjernen“, „Hugo“, „Axel“, „Spigerborg“, „Aalborg“, „Skinfaxe“, „Fulton“, „Sigrid“, „Brattingsborg“, „Activ“, „Elsborg“, „Jan“, „Susaa“, „Teddy“, „London“, „Pollux“, „Henning B.“, „Dorrit“, „Yrsa“, „Ørneborg“, „Paris“, „Gamma“, „Knut“ og „Martin Goldschmidt“.

Når inspektionsskibet „Fylla“ er nævnt, skyldes det, at skibet på en tjenesterejse har taget gods op til Grønland for Handelen. „Teddy“ er - bør man måske påpege - ikke identisk med det fangstskib, som forliste ved Østgrønlands kyst, og hvis besætning efter eventyrlige døgn på isen nåede i land ved Angmagssalik. „Pollux“ var en gammel, fransk torpedobåd med to skorstene, som arbejdede sammen med dr. Charcots skib „Pourquois Pas“ og også assisterede vore flyvere



Briggen „Tre Venner“, bygget 1831. Den forliste 1867 ved Trondhjem. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

i Østgrønland. „Yrsa“ var en tremastet skonnert, som i 1937 gik til Thule. „Gamma“ førte i 1938 Ejgil Knuths og Ebbe Muncks ekspedition til Østgrønland.

Den anden verdenskrig bragte vældige omvæltninger for grønlandssejladsen. Under besættelsen måtte man helt afbryde forbindelsen med København, og de tre danske skibe, som var til rådighed for Grønland, lagde vejen til New York i stedet. Handelen oprettede sit eget skibsfartskontor i USA. Både „Gertrud Rask“ og „Hans Egede“ gik tabt i 1942, og derefter fandtes kun kryolitselskabets „Julius Thomsen“. I stort omfang måtte man nu støtte sig til partladning i skibe, som den amerikanske stat sendte op med materialer og proviant til de nye flyve- og flådebaser. Her optræder en broget liste over skibe med fremmedartede navne som „Tolosa“, „Kingdoc“, „Laurendoc“, „Marna“, „Brush“, „Alcoa“, „Pilot“, „Tintagel“, „Alcedo“, „North King“, „Fairfax“, „Villa Franca“, „Blackmore“, „Biscaya“, „Bloomfield Park“, „Riggers Eye“, isprængt en del frie norske skibe, bl. a. „Carmelfjell“, „Ørnefjell“, „Annik“ og „Askepot“. Den frie danske handelsflåde lå bundet i allierede og neutrale havne i lange tider, fordi de danske kaptajner nægtede at sejle under fremmed flag, og fordi de allierede nægtede dem retten til at sejle under dannebrog.

I 1944 havde Grønlands Styrelse held til at få et dansk skib til rådighed, nemlig J. Lauritzens „Linda“, som blev hentet i Afrika og indsat i sejladsen mellem Grønland og USA, hvor skibet gjorde tjeneste, til det blev afleveret til sin rette ejermand i Aalborg den 4. december 1945.

Endnu et par år efter krigen opretholdtes skibskontoret i New York. „Julius Thomsen“ var efterhånden helt gledet ind i Handelens tjeneste, og endelig i 1957 købtes den af staten efter stadig at have sejlet i fast chartertrafik på kysten.

Skibstrafikken på Grønland er vokset støt i de 12-13 år, siden krigen sluttede. Listerne viser, hvorledes Handelens egen tonnage i stadig ringere grad har kunnet klare opgaverne. De gamle, kombinerede sejl- og dampskibe blev efterhånden udrangeret. To nye, moderne motorskibe kom ind i billedet, „G. C. Amdrup“ og „Umanak“. Desværre forliste „Amdrup“ ganske kort efter sin jomfrurejse. Netop i de år, hvor der var brug for mere og mere tonnage, måtte Handelen i stedet højere grad støtte sig til privat skibsfart. Så stærkt, at de private interesser til sidst fik øjnene op for den mulighed, der lå i helt og holdent at kvæle Den kgl. grønlandske Handels egen skibsfart ad politisk vej. Det er dog ikke lykkedes i denne omgang.

I 1946 fragtedes fem private skibe fra København og syv på amerikafarten. I 1947 sejlede 13 fremmede skibe 22 rejser på København og fire på USA. Året efter finder man 17 fremmede skibe i listerne med 22 rejser til begge grønlandske kyster. En del af disse skibe er norske sælfangere af typen „Polarbjørn“ og „Jopeter“. Moderne efterkommere af de gamle dampbarker.

Fra 1949 og fremover dækkes efterhånden over halvdelen af grønlandstrafikken af fragtet skibsrum, og endda må man samtidig indsætte fly for at transportere den stigende mængde håndværkere og eksperter, som med nyordningen får opgaver i Grønland. Et enkelt år prøver man at lade gode gammeldags marstalskonnerter med hjælpemotor klare en del af trafikken på Østkysten, men med så dårlige resultater, at det igen opgives. De norske sælfangere overtager valpladsen.

Ser man nu på, hvilke rederier der har været inde i grønlandstrafik, er det slående, at Handelen i moderne tid aldrig har støttet sig til et bestemt selskab. I tyverne og trediverne optræder skibe fra mange danske rederier, bl. a. fra Suen-son og Jespersen, Mærsk, C. K. Hansen, Myren, Hetland, Danebrog og Progress. Efter krigen dukker J. Lauritzen regelmæssigt op i billedet, og DFDS kommer ind med „Dronning Alexandrine“, som siden har spillet så stor en rolle i passagertrafikken. C. K. Hansen, A. E. Sørensen, Progress og C. Clausen er stærkt repræsenteret, og efterhånden vokser der en fast bestand af fragtede skibe frem med bestemte opgaver.

I 1954 optræder mellem de mange danske skibe også et med fremmed navn, nemlig SS „Alca“, en gammel engelsk passagerdamper, som havde gået på de Canariske Øer, men som nu blev lejet for at bringe håndværkere til Thule og fungere som hotelskib for dem, mens den nye by blev rejst og det gamle Thule nedlagt. Claus Sørensens „Greenland“ stationeres samtidig i Grønland for at assistere fiskeriet.

I 1955 optræder ikke mindre end 25 fragtede skibe med følgende fordeling: Progress har seks skibe på 13 rejser, A. E. Sørensen seks med 16 rejser, DFDS eet skib på seks rejser, Det norske rederi Opo har eet skib på tre østkystrejser, J. Lauritzen eet skib („Kista Dan“) på to rejser, Otto Danielsen eet skib på een rejse, „Julius Thomsen“ har een atlantrejse og iøvrigt kysttrafik, „Tjaldur“ fra Færøerne har een rejse, og det samme har den norske „Polarbjørn“, der i 1957 forliste i Østgrønlands is. Claus Sørensen har „Greenland“ i fiskesæsonen, og der optræder tre specialskibe med fryselaast.

For 1956 er listen endnu mere omfattende med 28 fremmede skibe på tilsammen 30.000 tons deadweight. Mens Handelen, DFDS og luftfarten i fællesskab sørger for størstedelen af passagertransporten, må man overlade 60 pct. af stykgodset og alt kul og salt samt al fryselaast til fremmed køl.

Det er i denne situation, Handelen nu bygger sit nye skib, som dog ikke på langt nær vil kunne klare den lasttrafik, der i øjeblikket er fordelt på så mange rederier.