

PÅ PINEBÆNKEN II

AF SKIBSFØRER CARL NORMANNS DAGBOGSBLADE FRA 1868

Ved orlogskaptajn *Janus Sørensen*

Var det blot sommerdage, ville jeg aldrig betænke mig på, når der var vind, at gå tilsøs, navnlig ville man med en stiv norden som nu have den bedste udsigt til at slippe gennem isen, om ikke her så mere nordligt. Nu derimod fryser man fast i isen og kommer i drift med den; nu kunne vi kun vente storm og snetykning. At det ikke er et tomt skræmmebillede at fryse fast i isen her i strædet beviser en masse tilfælde. Mange har jeg ikke på rede hånd, men jeg kan dog nævne en del uden at behøve at lede efter dem. I oktober 1835 frøs således 10 engelske hvalfangere fast i storisen endog et par grader sydligere, end vi er for øjeblikket. Et par af dem knustes, nogle slap fri kort før jul, men resten kom først sent næste forår atter i åbent vand og befandt sig da med halvdøde besætninger næsten nede ved New Foundland. I 1850 kom skibene ADVANCE og RESCUE i besvær i Wellingtonkanalen og slap først ud det følgende år i juni måned omtrent på 66° br. FOX under McClintock indesluttedes i august 1857 i isen nord for Upernavik og slap først, efter gentagne gange at have været sin undergang nær, atter fri i slutningen af april 1858, omtrent udfor Godthåb. Her er nogle tilfælde, men adskillige andre kunne skaffes tilveje, skønt en stor del af de mænd, der har været i slige tilfælde, aldrig er kommet tilbage for at fortælle om deres hændelser. Den kgl. grønlandske Handel mistede på den måde i 1817 briggen HVIDFISKEN, der forlod Julianehåb den 20. oktober. Og derfra stammer rimeligvis den bestemmelse, at Handelens skibe ikke uden førerens ansvar, må forlade Grønland efter, jeg mindes ikke hvilken dag i oktober.

Torsdag den 5. november. Efter igår at have haft stille vejr, har vi idag fået den længselsfuldt ventede sydlige vind. Det gamle håb er påny vakt; i tankerne ser vi allerede efter nogle dages storme al isen jaget nordefter. Vi har derfor i dag atter gjort alt klart til at gå til søs med et par timers varsel, kompletteret vor vandbeholdning, afhentet en del proviant fra land og forstøttet, hvad der trængtes til at forstøttes. Den sydlige vind har bragt varme, termometret viser idag + 4° og al is opløser sig raskt. Hvorledes det går vor værste fjende isen tilsøs, kan vi derimod ikke bedømme, da det er tykt i vejret. Dønning kan vi endnu ikke spore. Jeg er glad over,

at jeg ikke, som det var min tanke, gik tilsøs i forgårs aftes, da den nordlige storm begyndte at lægge sig, – vor situation ville sikkert ikke derved have forbedret sig. Med det stille vejr i går ville strømmen have drevet os mere nordpå. Give Gud, at den sydlige vind blot må vedvare længe nok til at klare farvandet.

Fra kolonibestyrerens side er der vist os al mulig forekommenhed – dette er min pligt at sige. Alt, hvad vi ønsker, og som haves på lageret, står til vor disposition. Således har vi fået vor proviantbeholdning ret godt kompletteret, navnlig hvad angår brød, mel og sukker. Kød, flæsk og smør findes derimod ikke, og vi må derfor, hvad disse proviantsorter angår suge på labben og tage meget sparsomt til de ikke alt for store beholdninger i lasten. Det er iøvrigt ikke alene ved at overlade os proviant imod tilbagelevering in natura i Ivigtut, at hr. Asgrimsen viser sin velvilje, men også ved andre lejligheder som udlån af fartøjer, lokaler, fadegods samt ved at skaffe vildt, fisk o. s. v. lægger han den for dagen, ja begunstiger endog os ligefrem på LUCINDE's bekostning trods dette skib tilhører Den kgl. grønlandske Handel.

Fredag den 6. november. Endelig tror vi at kunne mærke, at der er nogen bevægelse i vandet. Alt er klart til, at vi kan gå til søs. Vore passagerer har atter taget deres tøj om bord, vor proviantbeholdning er bleven kompletteret til en 8 ugers rejse, og af vand har vi fyldt så meget, at jeg antager, det vil kunne strække til i 3 måneder. Det er min hensigt, hvis dønningen vedvarer, og der ikke er is af betydning i farvandet, da med første gunstige vind at prøve lykken og se at slippe ud. Det er vel et farligt forsøg, og går det galt, vil naturligvis alle som een bebrejde mig, hvad jeg har gjort, men lad så være; ingen skal kunne krænke mit minde med det udsagn: – „han var bange for isen, han frygtede sin pels“ e. l., for lykkes forsøget ikke, er der næsten ingen chance for, at vi slipper derfra med livet. Vi kunne kun, når vi letter vort anker, anbefale os i Guds hånd og bede Ham tage os i sin varetægt. Vil han vor frelse, da fører han os vel lykkeligt ud, vil han det ikke, ja, da skyldes vi ham alle en død, og det er i hvert fald hæderligt, at finde den i udførelsen af sine pligter. Vi får se, hvad dagen imorgen vil bringe.

Lørdag den 7. november. Dagen idag bragte os ikke megen oplysning om isens tilstand, da det har været tykt med regn siden i morges, og vi har næppe kunnet se længere end til de nærmeste øer. Det har desuden hele tiden blæst en hel storm af sønden eller sydvest. Det er omtrent den bedste vind, vi kunne ønske, for er der is udenfor, må den sætte rask nordefter. Termometret er steget til $+ 4^{\circ}$, og det milde vejr har hjulpet godt på isen i havnen, der snart ikke mere er sikker. Hvad der beskæftiger vore tanker her er spørgsmålet, hvorledes monstro de andre skibe, der sammen med os forlod Ivigtut har det. Er FOX sluppet ud? Jeg håber det, jeg tror det, da han med sin dampkraft er heldigere stillet end vi. Rimeligvis er FOX nu næsten halvvejs hjemme; han bringer sørgelige tidender, når man erfarer, hvorledes det er



Parti fra Ivigtut fra omkring 100 år siden.

gået os, og ikke mindst vil det gå min velsignede lille Camilla til hjertet, når hun erfarer, at hendes fæstemand rimeligvis må forblive i Grønland til næste forår. Tanken om bryllup, glad og lykkelig vinter, håb om en sorgfri fremtid, ja, meget, meget mere. Alt det ødelægger de få linier, jeg nedskrev på stående fod, da vi med ELNA lå imellem skærene ved Iluilarsuk. Jeg kunne ikke engang da skrive til hende, at vi var sikkert i havn, og om vi nogensinde nåede en sådan, det tvivlede jeg næsten om

dengang. Aldrig har jeg afsendt en sådan jobspost, aldrig har jeg krympet mig mere ved at sende et brev afsted, end jeg gjorde hin dag, og nær havde jeg også, da det skulle afgå, holdt det tilbage. Nu takker jeg min Gud for, at jeg ikke gjorde det, thi ville uvisheden om vor skæbne have været værre end selve visheden om at vide os begravne her for et halvt år? Jeg sætter, at FOX havde bragt den efterretning hjem: „ELNA forlod Ivigtut den 12. oktober, der var da overordentlig megen is, og vejret var meget stormfuldt og uroligt. Hvor den senere er bleven af, véd ingen, vi har hverken set eller hørt noget til den,“ – hvad ville man så have tænkt, når vi endnu ikke ved udgangen af november var komne for en dag? Naturligvis at vi var blevne borte med mand og mus imellem isen. Nej, så er det dog bedre, som sket er, så er det dog næsten godt, set fra mit standpunkt, at FOX fik det lille havari for uden det var mit brev ikke kommet med, uden det havde man været lige nær. Nu lykkes det os måske dog at komme hjem, og vil så ikke glæden være dobbelt ovenpå de sidst modtagne efterretninger?

Hvorledes er det gået AUGUSTE og ELENA? Sidst vi hørte fra Ivigtut – for over 14 dage siden – lå de endnu ved Tigssaluk, men der kunne de umuligt blive, det var jo kun en nødhavn. Er de kommet tilsøs, eller er de endnu på samme sted og kunne ikke komme derfra? Det er vanskeligt at besvare disse spørgsmål. Men hvad vedkommer andre skibes skæbne iøvrigt os? Vi burde have nok i vor egen sørgelige skæbne, for hver øjeblik på dagen er vi nødsagede til at mindes den, snart på den ene, snart på den anden måde, men sikkerlig ikke mindst ved længslen efter hjemmet, der tiltager og vokser alt som udsigten til at gense det bliver mindre og mindre.

Søndag den 8. november. I nat er der atter sket omslag i vejret, vi har således til en afveksling haft nordlig vind med 5–6° kulde og tykt med sne. Alt er derfor, som en følge af regnen igår, ligesom glaceret; store istapper hænger fra rejsningen, og skibssiden er som poleret. Der er ikke kommen mere is ind på havnen, tvertimod er størstedelen af isen dreven bort, og vi ville derfor ikke have den at slås med, hvis vi imorgen skulle ud. Det vil bero på vejret. Er det sigtbart og klart, afgår vi, hvis ikke megen is er i sigte; er det derimod som idag så tykt, at vi ikke kan se os for, må vi nødvendigvis blive liggende, hvor vi er. Alt hvad vi idag har observeret angående isen er, at der endnu ligger en del mellem skærene.

Mandag den 9. november. Skønt det først bliver lyst henimod kl. 8, var vi dog alle på benene imorges allerede før kl. 6 for, hvis lejligheden tillod det, atter at prøve lykken. Samtlige sejl blev sat, hvad der var et med betydelig anstrengelse forbundet arbejde, da de var stivfrosne. Vejret var smukt og klart, kulden moderat, kun lidt over 9°, udsigterne for at komme let var altså gode, der manglede kun én faktor – vind, men den er desto værre for et sejlskib af megen vigtighed. Sejlene var udspilede til ingen nytte og hang slappe og stive, til det blev sen aften, da vi måtte beslå dem.

Først da kom der lidt nordlig brise, men det var for sent. Vinden var også af kort varighed, for en time senere var det atter blikstille. I aften fryser det $\div 12^{\circ}$.

2. styrmand har i disse dage ved skydning skaffet os henved en snes unge teister. Det er meget vanskelige fugle at skyde, da de dykker ganske fortrinligt og derfor ofte går tabt selv efter at være hårdt anskudte. Folkene fik dem til middag igår istedetfor et måltid ferskt, som reglementet foreskriver; vi må spare på alt og indrette alt så billigt som muligt, da vort ufrivillige ophold her koster rederiet nok endda. Nødsages vi til at gå i vinterkvarter her, vil alene udgifterne til hyre og kost for det tidsrum andrage over 2500 rdl. Den ene måned, vi blev forsinkede for at vente på 10 arbejdere, vil altså blive en meget dyr måned for rederiet, som da også for kompagniet, der vil miste omtrent 2000 rdl. efter mit overslag. Mig selv koster den i rede penge mindst 1000 rdl. Jeg er altså i denne retning den mindst tabende, men i alle andre, hvem taber så mest? Og dog er det uden skyld fra min side, véd jeg. Ofte har jeg bestemt frarådet at holde sejlskibe heroppe så sent på året, at man ikke skal bebrejde mig ej at have gjort indvendinger derimod i tide. Men enfin, det nytter ikke at klage. Skæbnen ville det nu engang så – og for den må man bøje sig. Man må søge sin trøst i den omstændighed, at man véd at have gjort sin pligt til det yderste, ja, næsten mere end det, thi man har – dog nej, jeg vil ikke fortsætte, måske får det hele et bedre udfald, end udsigterne for øjeblikket lover.

Onsdag den 11. november. Påny er 2 dage gået tabt. Ikke en vind har rørt sig, siden jeg sidst skrev; det har været smukt, klart, stille vejr med en bidende kulde såvel igår som idag $\div 14^{\circ}$. Det ny islæg strækker sig nu omtrent 6–700 alen udenfor os og er tyk nok til at kunne bære et par mand eller flere jævnsides. Får vi ikke meget snart en storm med ordentlig dønning, er vi bestemt indefrosne for i vinter. At man dog ikke er ombord i en damper. Det har været umuligt at tænke sig heldigere vejr for et sådant fartøj at slippe tilsøs i (NB. hvis der ikke er al for megen is udenfor), end det vi har haft i de sidste 3 gange 24 timer. Farvandet mellem skærene er vel ligesom havnen belagt med tyndis, men jeg tror, at selv en damper med langt mindre kraft end FOX måtte kunne arbejde sig igennem den. Grønlænderne her har i den senere tid haft en sjælden god sælfangst som følge af storsens nærhed, men de har i de sidste dage ikke kunnet komme ud i kajak på grund af tyndisen, der er deres farligste fjende, da den skærer de tynde skind itu.

LUCINDE's besætning skal imorgen flytte iland. Skulle vi mon også blive nødsaget til at gøre det samme? Endnu ikke – bliver kulden ikke for hård, vil vi i det mindste prøve at holde denne måned ud, skønt det er meget drøjt for os alle. Folkene klager allerede meget, at de ikke er forsynet med køjetøj til et vinterophold her, men de har det dog bedre end os agter, der ejheller har tænkt os slig en mulighed, idet deres lukaf er *under* dækket, mens vort ligger ovenpå dette. Den lille kakkelovn,

vi har, forslår kun dårligt til det store dækshus, og desuden må vi spare så meget som muligt på kullene. Vaskevandet i mit lukaf er regelmæssig hver morgen bundfrosset og må bringes i ildens umiddelbare nærhed, før det kan bruges. Store istapper hænger på lukafets sider lige over køjen, ja, imorges var endog det ene tæppe, jeg havde over mig, frosset fast til skibssiden.

Torsdag den 12. november. Tyk, overtrukken luft med kun $\div 2^{\circ}$ i aften. Imorges en flov kuling, iaften storm af SV. Havet udenfor, så langt man kan se, er opfyldt med nyfrossen is, der driver omkring i store flager så tykke, at kun et dampskib med betydelig maskinkraft vil være istand til at bryde dem. Den sydlige vind har atter oplivet vort sunkne håb. Vi har idag nedtaget forebramrå og -stang, med andre ord gjort klar til en vintertur.

Til forfriskning for mandskabet istedetfor det evindelige salte kød og flæsk har jeg været så heldig at få opdrevet 40 stk. ryper. De er billige her, 4 sk. pr. stk., og hjælper på den knappe proviantbeholdning. Istedet for 1/20 td. ærter og 20 pund salt kød, hvad der ville udgøre et middagsmåltid for besætningen, giver vi nu ryper og et par pund ris. Det er på en gang en bedre og billigere kost.

Fredag den 13. november. Omtrent til midnat blæste det friskt af SV; men imorges lagde vinden sig, og lige til iaften har vi haft stille, tildels med tæt sne, så det var umuligt at se tilsøs endsige komme under sejl herfra. Dønningen har vi kunnet høre brøle fra de nærmeste skær, og vi lever derfor i det glade håb, at det, når det klarer af, vil vise sig, at der ikke er is af betydning udenfor. Vi har kompletteret vor vandbeholdning, fået nogle brød om bord og fyldt en del kul. Vi er sejlklaare, blot det nu må lykkes os at komme tilsøs. I aften er termometret, der hele dagen har stået nær frysepunktet, kommet lidt over dette. Udenfor havnen er vinden sydvestlig, ellers ville vi ikke have et så mildt vejr, som vi har, og desuden har skyerne i eftermiddag haft rask gang herfra.

Davis Strædet, tirsdag den 17. november og flg.

Vi er blevne forløste, vore bånd er sprængte, og vi er atter på fri fod. Med rask fart går det hjemad, og forhåbentlig skal det ikke vare mange uger, inden vi atter skal gense de hjemlige kyster. Vor glæde er uden ende, vi er så glade og fornøjede, som det er muligt for mennesker at blive. Men det er heller ikke så underligt. For kun 3 dage siden næsten intet håb om iår at slippe fra Grønland, nu visheden om at det dog kunne lade sig gøre, og et godt håb ovenikøbet om endnu iår at nå tilbage til København. Jeg for min part kunne næsten fristes til at råbe „Victoria“, skønt enden er ikke endda.

Siden jeg nu er sluppen fra *Pinebænken*, burde disse dagbogsblade sluttes, så meget mere som jeg nu, da vi atter er under sejl, har fuldt op at tage vare på, men jeg



Barken Brilliant ved ladebroen i Ivigtut 1869, til venstre ses Fox.

kan ikke bekvemme mig dertil, før jeg har skildret måden, vi slap ud på, og før jeg i det mindste med et par ord har motiveret nogle af de ytringer, som martrene afpressede mig. Jeg er nu mere herre over mit sind, end jeg var, dengang pinslerne stod på, men ikke desto mindre må jeg fastholde alt, hvad jeg tidligere har udtalt. Jeg vil nu skrive i ny og næ, når lejlighed gives, og bliver hvad jeg har skrevet til slut ikke, hvad jeg mente det skulle være, så enfin er ulykken ikke større. Jeg tænkte en tid, da mørket syntes mig allermørkest, da jeg mente, der næsten ikke var spor mere af håb, at dedicere disse blade til direktionen for Kryolith-Mine og Handels-selskabet, der var den nærmeste – omend uskyldige årsag til mine kvaler, nu gør jeg det ikke. Nu vil jeg, hvis vi slipper lykkelig hjem, kun mundtlig foredrage dem for d'herrer, nu skulle disse blade kun forsøge selv at opfylde deres oprindelige bestemmelse at sætte mit rederi i kundskab om forhold, som ikke synes at stå rigtig klare for dem endnu, trods jeg har bestemt mig for at gøre dem indlysende. Jeg synes måske dristig i mine udtalelser, men har man først haft den dristighed, midt i november måned, at forlade kysten af Grønland og kaste sig ud i ismasserne, så bryder

man sig heller ikke om stort andet. Dette er det eneste, jeg kan anføre som undskyldning.

Men tilbage til Frederikshåb, tilbage til den 14. november 1868 – mindeværdig ihukommelse.

Da omtalte dag begyndte at gry, var jeg på benene for at se, om den ville bringe os bedre udsigter end de foregående. Isen, der omgav os i en strækning på ca. 800–1000 alen, lå der endnu, og termometret, der viste kun $\div 8^{\circ}$, lod formode sydvestlig vind og sne. Jeg gav styrmanden ordre til med folkene at bryde isen rundt om os, og desuden at tage alle de grønlændere han kunne få til assistance. Kolonibestyreren sendte sine kivfakker til hjælp, og inden ret længe var ca. 50 mand igang med at bryde isen, dels for at gøre skibet sejlkart. Arbejderne fra Ivigtut – vore passagerer – fik ordre til uopholdelig at komme om bord med deres køjetøj, og hvad de ellers måtte have i land. Mens folkene isede og grønlænderne dels „vandede“ den brudte is, dels var beskæftigede med snekastning eller klargøring om bord, løb jeg tilfjelds for om muligt at få en oversigt over isforholdene.

Jeg fik imidlertid intet at se, da det var for tykt tilsøs. Vinden var imidlertid også her, ca. 800 fod tilvejs, nordlig. Trøstet med denne overbevisning løb jeg atter ned for at drive på arbejdet, for jeg havde nu fuldt og fast bestemt, det måtte så briste eller bære, idag ville jeg afsted. Alle fra land rådede mig fra at gøre det, men man rokkede ikke min beslutning, den stod fast. Imidlertid var en frisk norden kommen os til hjælp ved isningen. Så snart flagerne var brudte, tog vinden og førte dem til søs, det varede derfor ej heller længe, inden vi fik så åbent farvand, at jeg troede det muligt ved hjælp af sejlene og den friske vind at kunne presse skibet igennem. Folkene blev kaldt om bord, agterfortøjningerne blev indhalte, og nu kommanderede jeg „Til spillet“ for at hive ankeret hjem.

Ved denne kommando hidkaldte jeg et uvejr, som jeg havde ventet, og derfor også tænkt en del over for i påkommende tilfælde at kunne imødegå. Jeg vidste nemlig, at ligesom den almindelige mening i land om min plan var at stemple den som vanvid, og som man om bord i LUCINDE udtrykte sig, en plan, „*der kun burde iværksættes af folk, der havde købt deres liv hos en bissekræmmer*,“ således havde den tro også fået indpas hos mine egne folk, at jeg nu ved at føre dem ud i isen førte dem i den visse undergang. Selv mine styrmænd delte denne anskuelse, omend de ikke sagde noget til mig, men efter deres adfærd var jeg på det rene med, hvad de mente.

„Skal I ikke hen til spillet,“ spurgte jeg, „har I ikke hørt, hvad jeg har kommanderet?“ – „Jo, captain,“ tog den ældste matros ordet, „men vi synes ikke, det er forvarsomt at gå til søs på denne årstid. De må vist selv indrømme os . . .!“ – „Jeg indrømmer intet,“ svarede jeg, „kan jeg gå til søs, kunne I vel også. Jeres liv er vel



Kryolitbruddet 1869.

ikke mere værd end mit, skulle jeg mene. Kun ét vil jeg sige jer, at den, som uden vrøvl går til sit arbejde, får en halv måneds hyre ekstra, hvis vi lykkelig når København, thi jeg véd meget vel, at turen slet ikke bliver behagelig, og jeg ønsker derfor også at give eder et passende vederlag for møje og besvær, men er der på den anden side nogen af jer, som ikke vil arbejde, så opsiger jeg ham måneden, og han får fra idag hverken kost eller hyre fra skibet. Nu véd I, hvad I har at rette jer efter!”

Et øjeblik efter var de alle ved spillet, ankeret blev lettet, skibet svajet rundt i et varp, sejlene sat, og en halv time efter middag gled ELNA for en dejlig brise ud af havnen, idet den banede sig vej mellem isflagerne og med flaget til afsked hilsende den tilbageblevne LUCINDE, hvis nøgne, aftaklede master nu alene skulle pryde skibshavnen.

Lodsen forlod os ved passage af Fladøerne og med ham kolonibestyreren og hans folk, der havde fulgt os længst muligt. De gav os et hurra, idet de satte af, og besvarende dette med et leve for Frederikshåb og dens befolkning, der havde mod-

taget os så venligt og vist os så megen forekommenhed under vort ophold, fyldte vi atter vore sejl og stod – auf Leben und Sterben – som tyskerne ville kalde det – ud i retning af isen.

Først da vi var kommen vel fra land, og tågen skjulte det for os, blev jeg beroliget m. h. t. mine folk. Indtil da havde jeg nemlig måttet vente, at de ville komme med indsigelser mod at gå til søs, nu var det derimod for sent. Og hvad havde der i realiteten været at gøre, hvis de havde nægtet at lystre? *Intet*, da *alt* gav dem medhold. Jeg selv måtte indrømme, at der kun var ringe håb om at slippe gennem isen, og fik de en domstol nedsat af de i Frederikshåb værende søfolk, ville den eenstemmig have erklæret deres vægring for fuldt berettiget. – Heldigt var det altså, at de nøjedes med den enkelte indsigelse.

Imellem en forfærdelig mængde og meget svære isfjelde snoede vor vej sig udefter. Masser af kalvis og knolde var der også, kulingen tiltog, tågen blev tættere og faldt som en art islag overalt, så det blev fuldkommen glaceret, og nu brød tilmed natten frem. Den korte dag var forbi, der måtte atter ventes 16 timer, før vi kunne gå an. 2 reb i mærssejlene, alle de andre sejl fast og så klods til vinden med skuden, det var alt, hvad der kunne gøres. Alle mand blev omtrent sat på udkig for at varsko for isstykkerne; i mørke og tåge blev man dem ikke var, før man var lige op ad dem. At de 16 timer ikke gik behageligt, behøver jeg næppe at tilføje; det var vel nok, når jeg siger, at de gik, og at vi mærkværdigt nok ikke tørnede en stump is. Da dagen gryede, havde vi nogenlunde åbent farvand, og 2 dage senere passerede vi det sidste stykke is. Det var et fjeld, vi nær havde løbet overende takket være den evindelige tåge, og som af strømmen måtte være ført langt udenfor den egentlige isførende strøm.¹

Nu flyver vi som sagt som undslupne fanger bort i største hast fra disse regioner.

Jeg har, da sejladsen heroppe blandt storis, skrueis, isfjelde m. m. ikke kan interessere folk, der ingensinde får noget med sligt at gøre, fattet mig i korthed, over perioden vi tilbragte blandt omtalte ubehageligheder. Jeg vil nu gå over til, at udtale mig om de punkter, jeg tidligere har berørt og navnlig til det ene, „kan det forsvares at holde sejlskibe heroppe indtil slutningen af oktober, eller hvor længe kan det i det hele taget forsvares?“

Det er et vanskeligt spørgsmål, jeg her vil give mig af med at løse; min besvarelse af det kunne måske, hvis den kom for på højere steder, f. eks. hos Kryolith-Mine og Handelsselskabet, skaffe mig uvenner, men det får ikke hjælpe. Selv kommer jeg måske ikke oftere til disse regioner, og man skal ikke sige om mig, at det alene er fryg-

¹ Jeg vil ikke sige, at denne rejse har givet mig ulyst til farten, men sagde jeg det modsatte, så løj jeg. Jeg er langt fra bange for atter at gå til Grønland, men kan jeg blive fri for at vente til vinteren indfinder sig, så gør jeg det helst. Jeg vil ikke rose mig selv, men sagde jeg, at ikke een af hundrede skibsførere havde indladt sig på et så fortvivlet forsøg på at slippe ud, som det jeg gjorde, tror jeg ikke at tale langt fra sandheden.

ten for gentagelsestilfælde som iår, der dikterer mig disse linier, nej, det er hovedsageligt eller i det mindste ligeså i rederiets, kompagniets og de mænds interesse, der efter mig mulig måtte betroes sejlskibe i disse regioner, at jeg nu tager ordet. Kommer jeg lykkeligt hjem denne gang, er det 3. gang jeg har stået tørnen ud heroppe, tredje gang, at det skib, jeg har været ombord i, har været det, der sidst forlod Grønland, og de 2 af disse 3 gange har jeg selv, som følge af de ordrer man har givet mig, været den, der har søgt at udhale afgangsjeblikket til det senest mulige. De folk, der viste mig den tillid at sende mig herop for at røgte deres ærinde, skulle altså ikke kunne rette bebrejdelser i så henseende mod mig. Ingensinde er skibene blevne heroppe så længe som i 1865, da jeg var styrmand på FOX, og hvor vi forlod Ivigtut den 16. oktober, og 1867 (hvor jeg var fører af ELNA), da vi afsejlede den 13. oktober.

Jeg tror at kunne sige at have gjort min pligt, som jeg da også mener at have gjort iår, og jeg kan endvidere sige at have gjort den med fornøjelse, fordi det er og altid har været mig en glæde at tjene de mænd, jeg tjener, så kan jeg til gengæld heller ikke sige andet, end at jeg hver gang har gjort den med en bange forudfølelse af, at det engang ville „rive ud“, at det engang ville ende med, at enten de skibe, der havde fået denne post – man kalde den en hæderspost, eller hvad man vil – at være de sidste på pladsen, blev borte under forsøg på at nå hjemmet eller nødsagedes til at ligge vinteren over i Grønland. I år var det på et hængende hår sket, at den ene af mine forudfølelser for mit eget vedkommende var gået i opfyldelse. Gud være lovet, at det ikke gik så galt, som det i sin tid så ud til. Har man tabt en del tid, så har man i det mindste reddet æren, d.v.s. den del, som verden dømmer efter: Skindet, for i virkeligheden var det mere æreløst at udsætte de mange menneskeliv for næsten øjensynlig undergang, end det havde været, om jeg var forblevet vinteren over i Grønland. Mærk-værdig nok, nu faren er overstået, kommer man til sandheds erkendelse. Det omvendte plejer senere at være tilfældet, vel at mærke, når alt er gået godt.

Men det var nok ikke om æren, men om den mest passende afgangstid for sejlskibe fra Grønland jeg ville tale. Når er da denne? Skal jeg besvare dette spørgsmål lige ud efter min bedste overbevisning, da er det, så snart de har fået deres last på kølen, og hellere den samme dag, de er klar med lastning, end dagen efter; hver time er kostbar i livet, men den er dobbelt så kostbar i et land som Grønland. Isen her lader sig ikke foreskrive regler, den kan komme til *enhver* tid, som den kan gå til enhver tid, og hvor der den ene dag ikke er is at øjne, kan der den næste ikke være spor af åbent vand. Man siger vel som oftest: „Åh, efterårsdage har isen aldeles intet at sige, den er altid til at komme igennem“, men løgn og ukendskab er det, når folk taler således.

Jeg står hellere i slutningen af april eller begyndelsen af maj gennem 20–30 mil is, end jeg i oktober står igennem 2–3, således er nu min anskuelse om sagen. Hvilke

farer, der kunne opstå ved at komme i besæt i isen på denne årstid, har jeg tidligere berørt, derimod vil jeg gå over til at betragte den forskel, der i et år som iår indtræder for et rederi, der lader sit skib blive i Ivigtut for at vente på nogle arbejdere, frem for at det efter at have indtaget sin last øjeblikkelig afsejler til sit bestemmelsessted.¹ Tilfældet vil, at jeg netop kan opvise 2 således stillede skibe, nemlig ELNA og THETIS, begge omtrent af samme størrelse og altså omtrent koste lige meget at holde, afgår samtidig (26. marts). THETIS kommer 2 dage før ELNA til Ivigtut, afgår derfra 10 dage før den, men når Hamborg kun 3 dage før. ELNA bliver klar med at losse sin last ligesom THETIS, efter at have indtaget ballast, tiltræder sin 2. rejse, men nu skal den laste kul og sinkes derved i nogle dage. THETIS kommer derved ca. 10–12 dage til Grønland før ELNA ankommer. Antager man nu, at THETIS har en jævn rejse hjem, er den i København omtrent 15. september. ELNA skal imidlertid vente efter arbejdere. For det stykke arbejde har den efter forlydende 30 rdl. om dagen (ikke mere end hvad folkehyre, assurance og slidtage beløber sig til). Den venter i ca. en måned og oppebærer for denne tid ca. 900 rdl., hvoraf ikke mere 100–150 rdl. kan siges at være fortjeneste, men nu er årstiden betydelig mere fremrykket, skibet kan altså ikke tage den last som sommerdage, og følgen heraf er, at istedetfor omtalte gevinst bliver der, for villigheden af at vente, et mindst lige så stort tab, hvortil kommer yderligere tabet for vægt af mennesker, bagage, proviant, vand og ekstra fartøj, der sikkert beløber sig til ca. 8–9 tons. Med andre ord har man renonceret på 3–400 rdl., og nu kommer der tilmed is.

Medens denne med lethed havde ladet sig overvinde på den bedre tid af året, er det nu et *meget farligt* stykke arbejde at binde an med. Man gør ikke desto mindre nogle forsøg på at slippe igennem, men det lykkes ikke, thi isen er ikke til at komme igennem for dampskibe, endsige da for sejlskibe. Der er ikke andet at gøre end vende om og efter endnu nogle forsøg måske gå i vinterhi, og man kan komme dér, før man venter det. En nats frost kan smække et sådant lag is udenom et sejlskib, at det ikke kan bryde det.

Nu sætter jeg ELNA kommer ud som iår, efter på grund af isen at have været opholdt (foruden tidligere en måned) endvidere i 6 uger. Kost og hyre for dens besætning i den tid beløber sig til 800 rdl. Assurance, slidtage o. s. v. kommer til og forøger kapitalen til 1300 rdl., hvortil kommer, at skibet nu i slutningen af november naturligvis ikke kan bære samme last som i begyndelsen af oktober, men må opløse så meget, at fragten herfor udgør 800 rdl. og endvidere tidligere omtalte 3–400 rdl., og man får da det smukke resultat, at THETIS, fordi den *ikke* ventede

¹ En anskuelse jeg har haft og har udtalt længe før idag, en anskuelse der undertegnes af samtlige polarfarere og engelske hvalfangere. Er disse sidste ikke så heldige at slippe gennem isen *før midten af oktober*, overvintrer de, hvor de er. Efter 15. oktober forlader ingen engelsk hvalfanger Davisstrædet, sådan har i det mindste captain Loggie, fører af barken ELENA fortalt mig.

og tog arbejdere med sig, foruden 3–4 *måneder i tid* har tjent ca. 2500 rdl. *mere* i penge end ELNA. – „Honi soit qui mal y pense.“¹

Og var nu ELNA bleven liggende i Grønland vinteren over, hvorledes havde så forholdene stillet sig? THETIS havde i så tilfælde, stadig fordi den *ikke* gjorde Compagniet den villighed at tage dets passagerer med sig, haft en *merindtægt af ca. 6000 rdl.* i penge og 7 *måneder i tid*. Men det er ikke nok med de alt berørte tab. Der er forskel på besejlingen af det nordlige Atlanterhav under den 60. breddegrad om sommeren og på samme farvand i november. Der er 10 sandsynligheder mod 1 for, at skibet i første tilfælde slipper hjem uden havari, hvorimod det modsatte forhold finder sted under sidste. Uagtet vi endnu den 23/11 ikke er slupne Davis Strædet ud, har vi dog alt fået skade på skib og inventar for et par hundrede rdl. Vi har mistet en del af det opstående og fået et knust fartøj. Hvem betaler det? – Det er måske atter en ducør for villigheden.

Men jeg er endnu ikke færdig. Den risiko, man selv løber ved på denne årstid at færdes på disse højder, er alt andet end ringe. Vel sandt, ingen tvinger en til at tage denne fart, og har man, det være sig nu af den ene eller anden grund, valgt den, så må man tage tilfældene, som de falder, og taler derfor heller ikke for mig selv eller søfolkene. Men passagererne, er de ikke også betydeligt udsatte, spiller man ikke også lidt vel meget bold med deres liv? Nej, svarer man, de må vide, ligesom vi, hvorom det drejer sig, før de indlader sig på det, og kunne altså ikke være at beklage. Desuden taber mit rederi jo heller ikke ved dem, det skulle da være ved at føde dem for 3 skilling pro persona om dagen, når de vitterligt spiser for i det mindste 4 sk.

Men endnu har jeg ikke besvaret spørgsmålet: Hvor længe kan et *sejlskib* blive i Grønland uden fare for indefrysning. Efter min overbevisning ikke længere end til midten af oktober i det *allerseneste*, men skal et sejlskib blive her så længe, da bør det *enten tilhøre alene kompagniet*, for at dette i påkommende tilfælde, som eneste *vindende* også kan være eneste tabende, *eller certepartiet må være afsluttet således, at kompagniet udreder alle af forlænget ophold og eventuel overvintring flydende udgifter.*

Der skal næppe findes nogen, der mere inderligt end jeg ønsker Kryolit-Mine og Handels Selskabet alt godt, men lige overfor mit rederi er det min pligt at gøre opmærksom på alt, hvad der kan være det til skade, altså også om dette måtte ske på bemeldte selskabs bekostning, således som i dette tilfælde. Jeg har alt gjort det tidligere, men uden at blive hørt, nu bliver det måske følt. –

At det hvert år skulle gå som i år, må man, efter hvad jeg her har skrevet, for alt ikke tro. Nej tvertimod, *i reglen* vil besejlingen af Arsuk Fjorden i begyndelsen af oktober kun være forbunden med få vanskeligheder, og kun hvert 10. eller 20. år

¹ Skam få den, som tænker ilde derom!

vil måske et tilfælde af indefrysning finde sted. Det er for et sådant tilfælde, en sådan mulighed, jeg hovedsagelig har talt. Hvad der derimod bestandig vil være lige stor risiko for på den årstid er havari, og selv kun med det for øje, bør man alene betinge en højere præmie end 30 rdl. pr. dag, thi ikke alle havarier betales af assurance.

For 15 år siden gjorde man det første forsøg på at lade et og samme fartøj gøre 2 rejser i ét år til Grønland. Tidligere havde man ikke villet tro på en sådan mulighed.

Forsøget, der foretoges med et clipperbygget og letlastet skib, lykkedes det år, som det senere er lykkedes flere gange, men man har dog også eksempler på, at det er slået fejl (bl. a. TJALFE i 1863).

Ikke desto mindre spændte man buen højere. Istedetfor letlastede skibe, der skulle besejle de isfrie kolonier, sendte man tungtlastede skibe efter endnu tungere last til den næstvanskeligste plads på hele den grønlandske kyst.

Forsøget lykkedes, men heller ikke altid (BRILLIANT i 1866).

Dog endnu højere skulle buen spændes. Nu skulle skibene hårdt lastede gøre 2 rejser til samme vanskelige punkt, og dér ovenikøbet forblive 2 á 3 måneder for at oppebie vinterens komme.

Og de gjorde det. Dog vel at mærke til dato kun et eneste sejlskib: Briggen ELNA. – Den tilbragte i året 1868 tidsrummet *fra 14. august til 14. november* i Grønland¹ og tiltrådte først da sin 2. hjemrejse, endda fra en 25 mil nordligere plads. Vil dens navn komme til at stå alene i Grønlands historie om denne bedrift, eller vil man overgå den? Jeg tror det ikke. Spænder man buen højere, ja, spændes den endog kun lige så højt endnu en gang, så tror jeg, ja, så er jeg næsten overbevist om, at den brister.

Bilag.

Brig ELNA. Rasvaag Hitterøen, den 4. Januar 1869.

Til

Direktionen for Kryolit-Mine og Handels Selskabet i København.

Herved tillader jeg mig i continuation af mine tidligere indsendte telegrammer at underrette den højtærede direktion om, at jeg nytårsaften er indkommen til Rasvaag Hitterøen efter en meget lang og meget anstrengende rejse fra Grønland.

Som det er den ærede direktion bekendt, indkom ELNA efter flere forgæves forsøg på at gennemtrænge isen, den 16. oktober f. å. til kolonien Frederikshåb. Vedvarende voldsomme storme og uhyre ismasser forhindrede os i atter at komme tilsøs derfra før 14. november. På denne dag lykkedes det os at komme tålelig fri af isen og nogle dage senere at nå fuldkommen åbent vand. Siden den tid har imidlertid rejsen været en fortsat række af genvordigheder. Bestandig storm og modvind, bestandig frygtelig oprørt hav, hvori skibet har arbejdet forfærdeligt og lidt ikke så ubetydeligt.

Før vor afgang fra Frederikshåb blev vi nødsagede til der at oplosse noget af vor ladning for at skaffe mageligere søskib til den fremrykkede årstid. ca. 2 favne eller omtrent 40 tons blev lossede iland, stablede på et dertil af kolonibestyrer Asgrimsen anvist sted og betroet til hans varetægt. Det har på

¹ ELNA hjemkom til København den 12. januar 1869.

rejsen vist sig som en såre heldig foranstaltning, at bemeldte 2 favne blev oplossede, da ellers på grund af det forfærdelige vejr, vi have haft, ELNA næppe var kommen lykkelig over søen.

I Frederikshåb, hvor vi hos kolonibestyrer Asgrimsen mødte al tænkelig forekommenhed og velvilje, blev der sørget så godt som muligt for de 10 syge arbejdere vi hjembragte, der blev noget efter vor ankomst til stedet, indrettet midlertidigt lokale til dem iland samt sørget for opvarmning af dette, at de kunne finde bedre og hyggeligere hjem end om bord i det lukaf vi havde at give dem, og hvor der manglede en til den bidende kulde meget ønskelige kakkelovn. Jeg så mig, efter dertil modtagen tilladelse af bestyreren i Ivigtut, lieutenant Fritz, nødsaget til at optage en del proviant mod løfte om tilbagelevering in natura fra brudet. Specificeret liste over dette skal jeg ved min ankomst til København tillade mig at præsentere den ærede direktion.

Til arbejdernes forsyning med klæder blev jeg dér endvidere nødsaget til at optage nogle penge, hvad der for hver mand er anvendt, har jeg tilladt mig at indføre i hans kontrabog.

Den blandt passagererne alt ved afgangens grasserende skørbugsepidemi udbredte sig, trods al anvendt omhu, trods rigelig forsyning med vildt og fersk fisk såvel under vort ophold i Frederikshåb som umiddelbart efter, at vi havde forladt denne plads, daglig mere og mere. De fleste af patienterne blev med hver dag slettere og slettere, og medicinen, vi havde fået udleveret i Ivigtut, syntes kun at have haft ringe gavnlig indflydelse på dem. Efter at have været ca. 14 dage i søen var omtrent halvdelen af dem sengeliggende med frygtelige knuder på benene og voldsomt ophovnet udvoksende tandkød.

Som følge af det stormende vejr med kontrær vind blev vor rejse, trods vi anvendte al tænkelig umage på at gøre den så kort som mulig, meget langvarig. Først den 15. december kom vi norden om Shetlandsøerne ind i Nordsøen og først den 27. december over under Norge.

Det var min agt, trods vi begyndte at mangle vand og kul og enkelte proviantsorter, ikke at søge havn før ankomsten til Sundet, men patienternes tilstand, i forbindelse med at vi ingen udsigter havde til forbedring af vindforholdene, bestemte mig til efter i 3 dage forgæves at have forsøgt at lægge Lindesnæs forover, den 31. december at løbe ind til Rasvaag, den eneste havn på norske kysten vi kunne nå. Ankommen hertil begav jeg mig ufortøvet til Flekkefjord, den nærmeste købstad, hvor der er et hospital, og afhentede herfra læge til at tilse de syge om bord.

Lægens erklæring gik, som jeg alt forudså, ud på, at det var aldeles bydende nødvendigt at bringe de 5 hårdest angrebne iland. De øvrige 5 erklærede han for mindre farligt angrebne og anså et ophold i varmt lokale iland, sålænge vi opholdt os her, tilligemed fersk spise og grønt for tilstrækkeligt til deres helbredelse i løbet af nogle få dage. Jeg lod for at efterkomme hans opfordring, lejlighed indrette til dem iland og tingede dem i logi med brændsel, lys o. s. v. hos en af stedets beboere samt sørgede øjeblikkeligt for at skaffe både fersk kød og grøntsager om bord.

Da de syge skulle sendes iland, opstod der imidlertid en del røre blandt deres tilbageblevne kammerater, der erklærede også at ville iland. Støttende mig på lægens erklæring, der var dem hver for sig bekendt, nægtede jeg dem dette på selskabets bekostning og henviste til det på Hitterøen for dem indrettede logi. Uden at have set dette, der var udmærket godt, erklærede de imidlertid, at de ikke ville modtage det og forlangte hellere – end hjemgå med skibet – at rejse hjem over land. Jeg antog, at selskabet ikke kunne have noget derimod, når det skete på egen bekostning, og efter derfor at have forsøgt at gøre dem det ubesindige i deres forehavende indlysende, men forgæves, tillod jeg dem imorges at afgå til Flekkefjord for derfra at søge videre hjem. Før jeg imidlertid lod dem afgå fra skibet, lod jeg dem undertegne medfølgende erklæring, efter hvilken de gør afkald på enhver fordring på selskabet fra dags dato, samt udtale at de ikke forlod skibet, fordi de har anledning til at besvære sig over noget. Jeg antager ikke at have overtrådt min myndighed ved at handle, som jeg gjorde.

Efter at have erholdt ca. 50 rdl. forskud på deres tilgodehavende løn, og efter at konsulen havde givet dem tilladelse til at afgå fra skibet, tiltrådte de imorges hjemrejsen.

Skønt jeg antager, at selskabet ikke kan have noget imod det skete arrangement, da det derved slipper fra dags dato at betale vedkommende personer, antager jeg det dog for min pligt at oplyse, hvem ophavsmanden er, som fremsatte ønsket om at afgå fra skibet for bemeldte 5 mand.

Det er naturligt, at opholdet om bord i et råt, stormfuldt klima og under en vintertur som vor har været alt andet end behageligt for vedkommende personer, men den har ikke været værre for dem end os andre, tvertimod, da de kun *såre sjældent*, og *aldrig*, når de *klagede over sygdom eller deslige*, er

blevne fordrede til dækstjeneste, har de kunnet føre en langt mageligere tilværelse end de andre om bord. Efter lægens mening ville 3 af patienterne være helbredte i løbet af 2-3 uger.

Passagererne kom om bord den 3. oktober og afgik idag den 4. januar. Der tilkommer altså skibet kostgodtgørelse for hver i 93 dage eller ialt for 930 dage. Det gør mig ondt, at selskabet ved vor forfærdelig lange rejse kommer i en betydelig udgift, men jeg kan forsikre den højtærede direktion, at fejlen ikke må tilskrives os, da vi har gjort alt, hvad der står i menneskelig magt for at gøre rejsen så hurtig som mulig. At vi har stridt og lidt ikke ubetydeligt for blot at komme så vidt, som vi er kommet, tror jeg også at kunne tilføje, og næppe før har skib vovet under så fortvivlede forhold, som de naturen opstillede for os, at afgang fra en grønlandsk koloni i midten af november, ligesom jeg også stærkt betvivler, uden at ville rose mig selv, at der nogensinde vil findes andre, der vil gøre os dette efter.

Jeg agter, så snart jeg har forsynet mig her med den nødvendigste udrustning og fået de syge mennesker iland, at afgang herfra, men hidtil har vind og vejr, der vedvarende har været stormende af sydøst og øst, forhindret mig heri. For tiden er vi ikke mindre end 27 store skibe liggende her alle bestemte østover, og med hver dag kommer der flere og flere, tildels med havarier de har fået i de sidste dages voldsomme storme.

I det håb at vor vanskæbne snart må forlade os og sende os en blot nogenlunde brugelig vind, der kan føre os til København, og i det håb, at den højtærede direktion ikke vil misbillige mit forhold og min optræden, slutter jeg undertegnende mig

Med højagtelse

Direktionens ærbødige

C. Normann.

Udenfor dagbogens rammer kan følgende oplyses om briggen ELNA.

I Grønlandske Selskabs Skrifter nr. XIII 1944 „Træk af Grønlandsfartens Historie“ pag. 169 skriver kaptajn R. Tving: „Året 1884 synes at have været et ulykkesår for kryolitfarten, idet et tredje skib ser ud til at være totalt forlist på sin forårsrejse til Ivigtut. Kilden til denne oplysning er en brevveksling mellem kolonibestyrer R. Müller i Frederiksbåd og driftsbestyrer Haureberg ved Ivigtut.

Kolonibestyreren meddeler i et brev dateret 5/5 1884, at man udfor Avigait har fundet en skibsslup med navnet ELNA skåret i agterenden. Båden blev fundet drivende med kølen opad i temmelig ubeskadiget stand. Meddelelsen går i detaljer om dette og forskellige mindre fund, som efter hans mening må opfattes som beviser for, at briggen ELNA, der ventedes til Ivigtut, er forlist. Grønlændere har oplyst, at briggen er set for sydgående udfor Avigait den 14. april og ved Tigssaluk den 17.-19. i følge med andre skibe. Dagen efter skal der ved Tigssaluk have raset en sydlig snestorm, hvorunder grønlænderne mener at have set et skib holde nordefter, men om det var en brig eller bark kan ikke opgives.“

Det har ikke været muligt at konstatere, om det er briggen ELNA, som omtales i denne artikel, eller det drejer sig om en anden brig af samme navn, der i 1884 med kaptajn Larsen som fører var på rejse fra Newcastle til Ivigtut, oplyser Kryolit-selskabet Øresund.