

## M/S »BRITANNIA«'s VINTERREJSE TIL JAKOBSHAVN 1956

---

*Af Hans Jakobi*

I 1956 havde rederiet A. E. Sørensen, Svendborg, fået et nyt ishavsskib, der var bygget i Kiel og var bleven døbt det kongelige navn „Britannia“ og specielt konstrueret med det formål for øje at besejle de arktiske farvande. Nybygningen skulle således være et fremskridt, som man så frem til med store forventninger. Men det grønlandske vejrlig og den grønlandske is kan selv det bedst byggede skib ikke trodse, så derfor blev jomfrurejsen til Grønland ikke den helt store succes, som man havde set frem til. Skibet blev en del forsinket, og man kunne ikke holde den plan, der tidligere var bleven udarbejdet i fast tillid til, at skibet ville leve op til de givne løfter. „Britannia“ måtte på værft, før den kunne fortsætte, og efterårsrejsen til Jakobshavn blev derfor udsat så meget, at der næredes ret store betænkeligheder, om skibet i det hele taget ville være i stand til at gennemføre den planlagte tur. Muligvis var det mest vi, der på det tidspunkt var bosiddende i Jakobshavn, der tvivlede mest på, om lasten i det hele taget ville nå frem til bestemmelsesstedet; vi var vel klar over, hvilke farer der lurede, dersom man indlod sig på at trodse naturen i forsøg på at besejle dette vinterisolerede sted i december måned.

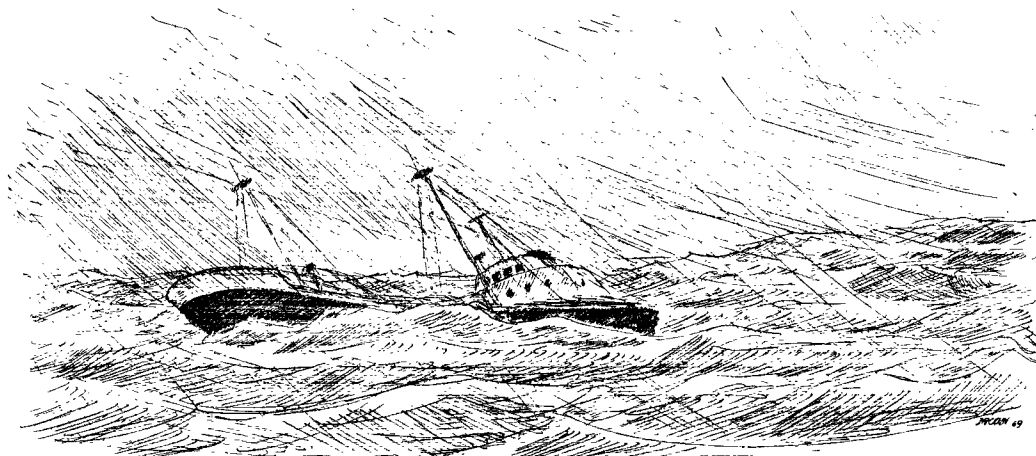
„Britannia“ blev imidlertid lastet som juleskib til Jakobshavn og medførte endvidere en del juletræer som dækslast, og da det en sen novemberdag stod ud fra Trangraven, var det vel med såvel gode ønsker som med bange anelser; men de gode ønsker var sikkert nødvendige, men næppe tilstrækkelige til at beskytte skibet mod alle de forhindringer og vanskeligheder, det kom ud for. Skibet arbejdede sig imidlertid langsomt og besværligt frem mod det område mellem Island og Grønland, som med et mildt udtryk benævnes som „et beskidt farvand“. Her kom man også straks ind i et stormcenter med vindstyrker, der registreredes op til styrke 12; alt på dækket, naturligvis først og fremmest alle vore juletræer, som jo alligevel ikke kunne nå rettidigt op til os, blev skyllet overbord, og søerne væltede ustandselig ind over skibet med en sådan kraft, at alt, hvad der var opretstående, blev vredet i stykker eller ganske simpelt knust. Skibet måtte lægges underdrejet i et forsøg på at holde det op mod stormen, og her lå det nogle døgn og kæmpede mod de frådende søer; men ganske

uventet brækkede en såkaldt „forkert sø“ ind over styrbords ræling. Denne sø var af en så vældig dimension, at den som et tordenbrag styrtede sig knusende ind over broen; styrehuset blev delvis knust, og vandet strømmede ned i gange, kahytter og videre ned i maskinen med det resultat, at maskineriet gik i stå, lyset gik ud, og skibet var dødt uden mulighed for at få det under kontrol i det frådende hav. Medens man famlede sig frem i total mørke i det delvis ituslåede styrehus, faldt man over maskinchefen, der under ophold på broen var slået bevidstløs og nu lå og væltede frem og tilbage i vand og blod, alt imedens det „døde“ skib kastedes rundt mellem de tårnhøje bølger.

I denne håbløse og yderst farlige situation lykkedes det, i allersidste øjeblik, den resolute 2. maskinmester at dykke ned i det bælgmørke maskinrum og ved opbydelse af en fantastisk kombination af mod, snarrådighed og energi at få maskinen igang og dermed lysmaskinen startet, herved lykkedes det igen at få kontrol over styringen, så skibet kunne blive lagt op mod vinden.

Det var nu ganske umuligt at fortsætte med det havarede skib og en invalideret maskinchef, hvorfor man blev nødsaget til at sætte kursen mod Reykjavik. Hvorledes det i denne orkan lykkedes at få skibet vendt og få det til at lænse med sin nye kurs, kan vist kun forklares ud fra et sømandsskab af allerhøjeste karat med mod og jernhårde nerver. Men Reykjavik blev nået, selv om det sidste stykke måtte ske ved bugserassistance, idet styremaskinen, der også havde fået sit knæk, svigtede lige inden man nåede frem.

Nu fik man maskinchefen på hospitalet, fik skaderne så meget udbedret, at man med den forsinkede julelast atter turde kaste sig ud i Danmarksstrædet mod „Kap Farvel“s frådende inferno, hvor vinterstormene fortsatte deres „danske macabre“ mellem vindstyrkernes maxima. Her kom skibet atter ud i et stormcenter og blev igen udsat for mange faretruende situationer, hvorunder det i lange perioder måtte ligge underdrejet; men efter mange kritiske og svære døgn nåede man langt om længe frem til „kappet“, men dermed var man ingenlunde ude af besværighederne. Nu skiftede vinden, og man kom ud i en meget hård nordenvind med kuldegrader; denne kombination bragte skibet i en af de mest frygtede situationer, som man står helt hjælpeløs overfor, nemlig overisning. Efterhånden som skibet stampede sig op mod vinden, og søerne piskede ind over boven, afsatte sprøjtet tonsvis af is, der lagde sig som et panser over alt ovenbords, især rigningen. Derved ændredes skibets tyngdepunkt så meget, at det kom fuldkommen ud af balance. Officererne måtte se i øjnene, at skibet muligvis højst kunne holde sig flydende et døgn, såfremt situationen ikke ændredes. Men lige på det allermest kritiske tidspunkt, hvor hældningsvinklen var så faretruende, at man nærede alvorlig frygt for, at det under en større krængning ikke ville være i stand til at rette sig op igen, begyndte vinden heldigvis at løje så meget af,



at søen blev roligere, oversprøjtningen ophørte, så man kunne fortsætte uden yderligere overisning, indtil det efterhånden blev helt vindstille, og da man ved det tidlige morgengry øjnede land, hvortil man havde søgt ind for at komme i læ, konstaterede man med en befrielse, at temperaturen var steget til over nulpunktet, så isen begyndte at falde af rigningen, og faren således var drevet over for denne gang.

Man søgte nu ind til Julianehåb for at få nogle af skaderne udbedret, få tørret såvel gang- som køjetøj og endelig for at få en meget hårdt tiltrængt hvile. Julen var forlængst overstået, uden at man fra skibets side havde haft tid til at skænke denne højtid en særlig tanke endsige haft så rolige forhold, at man kunne fejre den på behørig vis. Nu blev det imidlertid nytåret, man kunne fejre under mindre faretruende forhold, inden man atter lettede anker i forsøg på at komme nordover. Men på denne fremskredne tid af vinteren var besværlighederne ingeniende overstået. Mellem Holsteinsborg og Egedesminde løb „Britannia“ ind i den meget tætpakkede og uigennemtrængelige vestis. Efter flere forgæves forsøg på at forcere de kompakte isbarrierer måtte videre forsøg foreløbig opgives. Man vendte skuden om og søgte havn i Holsteinsborg, hvor man blev liggende, medens et fly forsøgte at få et overblik over issituationen.

Der blev gjort endnu et par forsøg med flyassistance, men man måtte endelig erkende, at det var blevet total vinter. Lasten blev derfor opløst i Holsteinsborg, og

„Britannia“ returnerede til Danmark for at slikke sine sår ved et hårdt tiltrængt værftseftersyn.

Dette var afslutningen på første fase af Jakobshavn's juleforsyning.

I Jakobshavn, hvor vi med spænding gennem radioen havde fulgt „Britannia“'s besværligheder, måtte vi efterhånden opgive det spinkle håb om at se lasten med de mange varer, vi delvis var udgået for; det var især tømælk, sukker og margarine. Ligeledes havde vi måttet indstille os på at fejre julen, uden alt hvad vi ellers plejede at få fra Danmark til at forsøde denne mørkeste årstid med; men først og fremmest den med længsel imødesete julepost, men også den form for juleforsyning, som efterhånden havde givet juleindkøbene et mere festligt præg. Hvad skulle vi iøvrigt stille op med den kendsgerning, at vi stod uden juletræer? Vi havde ellers helt indstillet os på at få disse træer fra Danmark. I gamle dage lavede vi altid vore juletræer selv, og det blev i alle måder et meget vellignende, velduftende og smukt træ, vi kunne flikke sammen af det sparsomme grønt, der kunne fremskaffes fra Nordgrønlands karrige vegetation.

Før det store snefald satte ind om efteråret, plejede man i reglen at arrangere en tur ind i en lun fjordarm, hvor vegetationen, især enebærlyng, stod særlig kraftig og velegnet til dette specielle formål; her bjærgede man så tilstrækkeligt af dette herligt duftende materiale, som efter hjemkomsten blev omhyggeligt gemt under sneen til man en af de sidste dage før jul skulle lave træet.

Denne gamle, hyggelige juletræsfabrikation mindes jeg især fra vor jul i Ritenbenk i 1933. Det lille køkken blev efterhånden fyldt til bristepunktet, først var der ganske naturligt vor hushjælp, så var der hundepasseren og altmuligmanden, så den grønlandske kontormedhjælper og hvem der nu i løbet af aftenen dumpede indenfor. Træet blev omhyggeligt bygget op af en lille granstamme, hvori der blev stukket pinde af passende størrelser og retninger, og når det hele så blev omvundet med enebærrisene, kom det efterhånden til at ligne et rigtigt dansk juletræ, og så holdt det sig frisk alle juledagene.

Alt imens juletræet blev bygget op, blev der drukket en mængde kaffe, der blev smagt på julebagværket og ikke mindst på julebrygget, der blev sunget alle de sange og salmer, der havde tilknytning til julen, der blev fortalt muntre oplevelser, der blev hygget og der blev leet, til klokken blev mange og gæsterne fandt tidspunktet passende til at gå hjem, så køkkenet kunne blive ryddet.

Da den almindelige udvikling efterhånden nødvendiggjorde de sene efterårsbesejlinger, som indebar muligheden for at få et rigtigt grantræ op fra Danmark, ja så ophørte ganske naturligt skikken med de hjemmelavede juletræer og den særlige stemning, der hørte med hertil. De importerede træer blev meget ofte modtaget i en noget



medtaget stand og kunne derfor kun holde juleaften, idet de tabte nålene, såsnart de kom ind i den varme stue.

Men nu var situationen ganske simpelt den, at man havde forpasset det rette tidspunkt til indsamling af julegrønt; landet var dækket af en uigennemtrængelig sne- og isskorpe. Men de mere ihærdige og opfindsomme fandt hurtigt ud af, at der sikkert var nogle gamle træer fra sidste jul gemt under sneen, og man gravede nu på de steder, hvor man huskede, at et juletræ havde ligget upåagtet hen hele sommeren igennem, og selv om der kun var tørre grene tilbage, ja så var det alligevel en slags juletræ, og det blev pyntet påny. Butiksmanden huskede, at der på det allerøverste butiksloft lå resterne af 2 små træer, som vi sidste jul havde benyttet til julepyntning; de blev også hentet frem til fornyet ære og værdighed. På den måde fik de mest ihærdige, som ikke mente de kunne fejre jul uden et træ, alligevel reddet deres jul.

Vi måtte imidlertid snart se i øjnene, at dersom vi ikke på en eller anden måde fik hjælp udefra, ville vi udgå for flere nødvendige varer. Men ved et samarbejde mellem Den kgl. grønlandske Handel og marinestationen i Grønnedal blev der stillet et catalinafly til disposition; flyet skulle hente de forsyninger, der med de ordinære fly var blevet fragtet til Sønderstrømfjord, og sende dem ned over Jakobshavn med faldskærme.

En smuk, skyfri dag i februar mente man, at der var tilstrækkeligt dagslys til, at der kunne gøres et forsøg med de første nedkastninger, blandt andet den forsinkede julepost, som vi med så megen tålmod havde ventet på. Desværre blev arrangementet ikke helt den store succes, vi havde regnet med.

Havnebassinet var udset som det for indflyvning og nedkastning bedst egnede plateau, og længe før flyet viste sig, havde alle, der kunne krybe og gå – sikkert langt

over 1000 – taget opstilling på de omkringliggende fjeldtoppe. Denne begivenhed midt i vinterens forholdsvis trivielle tilværelse havde man set frem til som en oplevelse i særklasse. Flyet kom nu brølende ned mod os i meget lav højde, det cirklede rundt for at tage bestik af situationen; vi kunne tydeligt iagttage besætningen i cockpittet der stod parat ved den åbne luge for at give de sammensurrede bundter det afgørende skub. Først kom postsækkene ud af flyet, og de orangefarvede skærme foldede sig planmæssigt ud; et vidunderligt smukt syn mod den dybblå vinterhimmel, hvor den lave sol netop nåede at give skærmene et farvestrålende og forventningsfuldt skær. Efter dette vellykkede drop fulgte nu en sæk med propper, disse skulle anvendes til tønderne med saltet hellefisk; også i dette tilfælde opførte skærmene sig eksemplærisk, og alle vi, der stod småfrysende i spændt forventning, nød synet af den solbeskinnede skærm, som på grund af det lette indhold meget længe holdt sig svævende i den klare frostluft. Men hermed var det desværre også slut med successen og det smukke skue; nu skulle nemlig de mere tunge drop til at bestå deres prøve, en prøve som de desværre alle dumpede til. Der skete nemlig det, at i samme øjeblik skærmen ved det hårde ryk skulle folde sig ud, brast tovværket, og den lette skærm svævede som en anskudt måge langsomt ned mod de sneklædte fjelde, medens margarinen og tømælken med et brag styrtede ned på havneisen, som trods en anelig tykkelse blev slået itu under vægten, så defekte dåser og ituslåede margarinepakker flød rundt i hullet mellem vand og isstumper.

På grund af faren for at få en kasse margarine i hovedet måtte alle tilskuerne nu holdes i ærbødig afstand fra nedkastningsområdet, men hundene ænsede ikke en sådan fare; de var nemlig straks enige om, at nedkastningerne var arrangeret til benefice for dem, med helt gratis og nærende foder, så hver gang en kasse margarine var gået gennem isen, styrtede de sig resolut hen til hullet og fjernede alt spiseligt, og for at undgå enhver fare for repressalier, foer de hurtigt bort til et sikkert sted, hvor de kunne fortære byttet i fred og ro.

Da man fra flyet var blevet klar over, at videre nedkastning over havneområdet måtte undgås, blev den sidste del af lasten kastet ned over sletten øst for havnen, ganske vist faldt varerne nu i sneen, men det var alligevel med så stor kraft, at der heller ikke blev skånet noget ved denne sidste manøvre.

Da flyet, efter at have tømt sin last, var returneret, og vi med møje havde fået samlet dagens resultat sammen i pakhuset, udviste det et yderst sørgeligt syn; noget kunne naturligvis reddes, men hovedparten var gået tabt.

Årsagen til denne fejlregning ved arrangementet var ganske simpelt, at de to karabinhager, der låste bindingerne sammen, ved det uhyre stærke ryk, der fremkom i samme øjeblik, skærmen skulle udløses, skar igennem rebene. Da man efter en telegramkorrespondance blev klar over denne misere, blev fejlen rettet, således at de



næste forsyninger blev leveret programmæssigt, og vi kunne nu ved hver drop nyde solstrålernes refleks i de orangerfarvede faldskærme. Flyvningerne blev hver gang afpasset efter vejrforholdene og det sparsomme dagslys, som ved middagstid kunne gøre operationerne mulige. Iøvrigt overtog amerikanerne de seneste leveringer, som også blev udført perfekt ved anvendelse af en „DC 3“. Kun hundene stod desorienterede omkring havnebassinet og kunne næppe forstå, hvorfor der ikke også var tænkt på dem ved de senere nedkastninger.

Vi havde nu fået klaret forsyningerne af margarine og tømælk, men var stadig i en ret følelig mangel af sukker, en vare som man ikke fandt det forsvarligt at levere pr. fly. Efter at lagerbeholdningerne var blevet stemt af, havde vi måttet indføre rationering beregnet efter det tidspunkt, hvor vi kunne forvente at få suppleret beholdningerne fra Egedesminde, hvilket ville ske, lige så snart isforholdene over Jakobshavn isfjord gjorde en slædetransport forsvarlig. Det viste sig iøvrigt, at selv om rationeringen efter danske forhold var om ikke rigelig så dog tilfredsstillende,

var ganske utilstrækkelig for de mange fiskere, der måtte friste tilværelsen ved fiskeri inde i bunden af isfjorden, hvor de måtte røgte deres langliner efter hellefisk i temperaturer, der ofte holdt sig omkring minus 40 grader. Under sådanne barske forhold, hvor de hårdføre fiskeres eneste føde bestod af the med skibskiks samt kogt hellefisk, havde de under disse særlige omstændigheder et sukkerbehov, der lå omtrent på det dobbelte af, hvad man ellers ville anse for rimeligt under mere normale forhold. Dette var øjensynligt nødvendigt for at de kunne holde deres legemstemperatur på det normale. Vi måtte derfor supplere fiskernes ration med honning, flormelis og hvad der ellers kunne skaffes af sødemidler fra bageriets beholdninger.

Så snart man anså isforholdene for tilstrækkelig stabile, blev der i Egedesminde mobiliseret et større opbud af slæder. De fik hver en sæk sukker på 100 kilo med på slæden og drog så i konvoj den lange og besværlige vej til Jakobshavn. Turen forløb på sin første etape uden nævneværdige uheld, en skrøbelig slæde brød vel mere eller mindre sammen; men da de skulle forcere den meget vanskelig passable og særdeles strømskårne isfjord lige syd for Jakobshavn opstod de egentlige besværligheder.

På en slædetur over isfjorden var det altid tilrådeligt at man havde en kyndig og erfaren forkører med, for at man kunne finde den sikreste vej gennem de svære is-skruninger og den af strømmen meget tyndslidte is. Under disse forhold var det derfor uundgåeligt, at adskillige slæder blev udsat for, at isen brast under mederne, så lasten fik en dukkert. Nu er sukkersække heldigvis vævet meget tæt og solidt, hvorfor vandet i de fleste tilfælde ikke nåede at trænge igennem, inden det frøs til et ispanser om sækken; men straks ved ankomsten til pakhuset måtte sukkeret derfor styrtes om i en tør sæk, hvorved det lykkedes at redde størstedelen af indholdet. Den meget upopulære sukkerrationering kunne nu straks sættes ud af kraft, så de fiskere, der drev fiskeri på isfjorden, atter kunne få deres fulde sukkerbehov dækket.

Straks om foråret, da isen var smeltet og drevet ud i strædet, så sejladsen kunne genoptages, begyndte man at interessere sig for at få den last, der var bleven opløst i Holsteinsborg, viderebefordret. Den blev nu lastet i skonnerter for at blive transporteret til bestemmelsesstedet, hvor den blev losset ved iskant i havnen. Men uheldet var atter ude; ved en transport sukker og rugmel med skonnerten „Hvidfisken“ havde en fejl ved skibets bundventil forårsaget, at der var trængt vand ind i lastrummet, så da varerne blev losset ved iskanten, flød såvel rugmel som sukker i et stort ælte ud på isen, og i dette tilfælde var der desværre ingen mulighed for at redde den beskadigede del af lasten.

Som afslutning på denne beretning skylder jeg vist at afsløre, at „Britannia“ også medførte passagerer til Jakobshavn, blandt andre en bogholder samt vor nygifte butiksbestyrelse med frue; denne uhyggelige og farefulde grønlandsfærd blev altså deres



bryllupsrejse, vel nok en af de tristeste og bedrøveligste bryllupsrejser man kan tænke sig.

På rejsens første del var de fleste passagerer anbragt forude under bakken i en meget primitiv apering; men da skibet kom ud i de urolige og stormfulde perioder, var det komplet umuligt for nogen menneskelig sjæl at opholde sig forude, hvor de, hver gang skibet tog en dykning, blev kastet op i loftet. Man måtte derfor skaffe plads til de medtagne passagerer agterude. Den nygifte frue måtte således i de værste perioder i mere eller mindre bevidstløs tilstand flyttes rundt til de kamre, der kunne give hende en blot nogenlunde tør køje; andre måtte skifte til de køjer, der blev ledige, når de pågældende skibsofficerer skulle på vagt. Iøvrigt blev gange, kamre og naturligvis såvel køjetøj som gangklæder gentagne gange drivende våde af det indtrængende vand.

Efter skibets ankomst til Holsteinsborg blev ægteparret midlertidigt installeret der for vinteren, medens bogholderen efter at være kommet til kræfter, og der var anskaffet skindtøj til ham, fortsatte med slæde og ankom til Jakobshavn efter en meget lang og besværlig, men eventyrlig slæderejse, som det ikke er forundt mange at opleve, efter at slædepostruten fra Holsteinsborg nordover i begyndelsen af tyverne blev nedlagt. Bogholderen nåede sit bestemmelsessted 78 døgn efter afrejsen fra København. Butiksbestyreren med frue ankom med den ordinære kystbåd i begyndelsen af maj.

Ovenstående skildrede en begivenhed, der fandt sted i Grønland, altså ikke i „Nord-danmark“.