

Grønlands motorisering

af fhv. landsfoged for Nordgrønland Ph. Rosendahl

Det allerførste motorfartøj i Grønland var en motorbåd, som distriktslægen i Julianehåb* selv havde købt og bragt op. Han havde ellers, når der var lægetilkaldelse, der hastede, eller når storis hindrede lægevæsenets store robåd i at komme frem, foretaget sine lægerejser i kajak. Da han i 1905 vendte hjem fra Julianehåb, foreholdt han den daværende direktør,** at en motorbåd var en nødvendighed i Julianehåbs meget omfattende distrikt (200 km i luftlinie). Modvilligt gik direktøren ind på at overtage båden, men med strenge pålæg til lægen om ikke at komme med krav om motorbåd, når han nu udgik til Holsteinsborg. Ved udrejsen fik lægen alligevel udvirket, at S/S „Hans Egede“ medtog en motorbåd, som han selv havde købt, og han fik atter at vide, at den ville direktoratet bestemt ikke overtage.

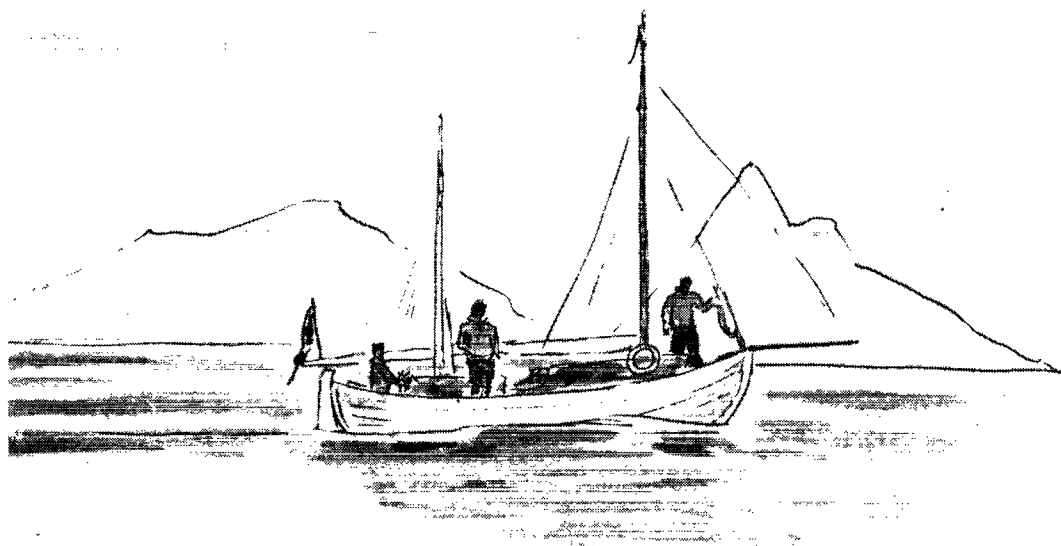
I 1907 besluttede Sigurd Berg som den første minister for Grønland at berejse landet. Under indsejlingen til Holsteinsborg stod så ministeren og direktøren sammen ved „Hans Egede“s ræling,

da skibet gled forbi en motorbåd. Den bar navnebrættet „No Sale“. Ministeren glædede sig over her at se en motorbåd, idet han gik ud fra, at det var en lægebåd, og han udtalte sin glæde over dette fremskridt. Det var for meget for direktøren, så efter modtagelsen ilede han til lægen, som han fandt havde optrådt udfordrende ved at lade båden ligge, oven i købet med navnebrættet „No Sale“, netop hvor skibet skulle passere, hvorved direktøren måtte se sig tvunget til at købe båden til lægevæsenet. Lægen svarede på direktørens bebrejdelser, at bådens navn alene hentydede til, at han var imod salget af De Vestindiske Øer!

Det første motorfartøj i Nordgrønland var Arktisk Stations lille motorbåd „Cleo borealis“ fra 1906, men allerede i 1908 fik Nordgrønlands inspektør Daugaard-Jensen bygget en efter forholdene stor inspektionskutter, tegnet af en af datidens dygtige lystkutterbyggere. Fin i linierne og bygget på det kendte kutterværft i Odense i spejlskåret eg. Byggesummen var 10.000 kr. – et anseeligt beløb dengang sammenlignet med de senere lægebåde, der kun kostede 4.200 kr.

* H. Deichmann, distriktslæge i Julianehåb 1903–1906.

** Direktør C. J. P. Ryberg.



„Leif“.

Tegning: Kåle Rosing (1939).

Daugaard-Jensen var en god sejlsportsmand, omhyggelig i alt hvad han gjorde, så den vinter, bygningen stod på, tog han fiskeskipper-eksamen, da der kun til den, og ikke til sætteskippereksamen, hørte motorlære som fag.

Efter sigende var det Daugaard-Jensens tanke, at „Leif“ skulle have heddet „Leif den lykkelige“, men hvis fartøjet nu skulle få for hyppige motorstop og anden motorkval – motorer var jo endnu noget nyt dengang – ville folk måske kalde den „Leif den ulykkelige“, så derfor blev tilnavnet opgivet, sagde man.

„Leif“ var 35 fod og dermed så stor, at lossebommen på S/S „Hans Egede“ dengang ikke var svær nok til, at „Leif“ kunne løftes fra borde i Grønland. Der blev derfor på „Hans Egede“s fordæk bygget en slidsk, vinkelret på lønningen. Ankommet til Godhavn blev alle åbnin-

ger og luftventiler på „Leif“ klædt vandtæt med sejldug, hvorefter man gav „Hans Egede“ så megen slagside, at „Leif“ gled ud med stævnen nedad, dukkede under og kom op igen som en ælling, der ryster vandet af sig.

Med dette fartøj berejste Daugaard-Jensen hvert år alle byerne og udstederne foruden mange af bopladserne i landsdelen. Disse omfattende rejser i forbindelse med hans grønlandske sprogkundskaber gav ham stor indsigt i landsdelens forhold og dybtgående kendskab til befolkningen, og bragte ham mange glæder. Han havde forresten sin egen hyggelige måde at sørge for, at en hilsen ikke blev glemt. Ankom han for nordgående til et sted, hængte han et skilt over lanternebrættet, hvorpå der stod malet: „Jeg skulle hilse sydfra, de fik ikke tid at skrive,“ og ankom han nord-



Landsfogedboligen i Godhavn.

Tegning: Kåle Rosing (1939).

fra, blev skiltet blot vendt om. Der stod: „Jeg skulle hilse nordfra, de fik ikke tid at skrive.“

Fartøjet havde en 18 hestes 2 cylindret „Dan“ motor og løb $5\frac{1}{2}$ sømil i timen, – dog med god vind op til $6\frac{1}{2}$ sømil ifølge loggen. Til sene sejladser i skærgård havde det en acetylen-projektør – noget meget nyt dengang.

Som nævnt var Daugaard-Jensen en dygtig sejl sportsmand, „Leif“ havde derfor stor sejlføring. Foruden fok og klyver førte det et meget stort storsejl. Men en sådan sejlføring og så lang og svær storsejlsbom kræver indsigt. Derfor blev „Leif“ under hans efterfølger rigget om, således at storsejlet gjordes mindre, og i stedet fik fartøjet mesan. Mesanmasten var en hul stålmast, hvorigennem udstødningen fra maskinen gik op, – efter helt godt forbillede fra det

dengang meget omtalte M/S „Selandia“.

Dette veltjente over 50 år gamle fartøj var i 1968 ved at være udslett.

Pietetsfulde mennesker i Upernavik fandt, at Nordgrønlands inspektørers og landsfogeders smukke inspektionsfartøj ikke forsmædeligt skulle ende sine dage på land som vrage under ophugning. Så en solskinsdag satte man alle dets sejl og ledsagede fartøjet ud på dybt vand, åbnede søventilen og lod „Leif“ gå i dybet med vajende splitflag.

Denne gestus mod vort fordums fartøj glædede mig meget og ville ikke mindst have glædet direktør Daugaard-Jensen. Det var et fartøj, vi begge havde været lykkelige for.

Da Daugaard-Jensen i 1912 blev direktør, fik efterhånden alle lægeembederne motorbåd, i begyndelsen dog kun på den betingelse, at lægen selv inden

udrejsen tog oplæring i pasning af maskinen og i udskiftning af reservedele, da vore smede ikke var motorsmede, men uddannede som grovsmede og bøsse-magere. Disse motorbåde gjorde god fyldest og var med deres kahyt og overdækkede maskinrum et stort fremskridt fra embedernes åbne rofartøjer.

I 1913 fik Grønland sit første større motorfartøj, det i Norge købte tidligere sælfangerskib: motorgaleasen „Erik Røde“, der placeredes i Julianehåb.

Under 1. verdenskrig kom man i vanskeligheder. Motorpetroleum kunne næppe fås. Det klaredes dog så nogenlunde ved, at rummet i kompressionskammeret blev indskrænket, for så kunne maskinen gå på selvløben (d. v. s. solsmeltet) højlevertran, blot man til blæse-

lampen og i de første minutter af starten brugte petroleum. Tændhovederne sodede dog så hurtigt til, at man under hele sejladsen måtte have to mand til at sidde og hugge koks ud af tændhovederne. Selv „Erik Røde“ fik man til at gå med tran. Farten gik fra 4 sømil ned til 2. Alligevel var det i vindstille en nyttig hjælp, især når fartøjet af strømmen var ved at drive ned mod isfjeld eller skær.

Først langsomt fik de øvrige distrikter motorgaleaser eller motorskonnerter. Pengene var jo små dengang. I Daa-gaard-Jensens tid havde man således ialt kun 200.000 kr. om året til investeringer for handelen, sundhedsvæsenet, skolevæsenet, kirke o. a. Grundtanken i loven af 1925 var nemlig den, at Grønland fortsat skulle bære sig selv økonomisk.