

De første erhvervsmotorbåde

Om fangstens betydning for udviklingen af industrifiskeriet

Af Sven Rask

Det grønlandske fiskerierhvervs udvikling – fra stort set ingenting til samfundets bærende erhverv – betragtes almindeligvis som det mest markante enkelttræk ved samfundsudviklingen i dette århundrede. Den bratte overgang fra fangst til fiskeri er da også beskrevet i snart sagt alle bøger eller tidsskrifter, der behandler grønlandske forhold; men det betyder hverken, at alt er blevet tilfredsstillende forklaret, eller at de gentagne forklaringer nødvendigvis er korrekte i alle detaljer.

En række vigtige bidrag er skrevet af fiskeribiologer, eksempelvis Erik L. B. Smidt, der bl.a. i en artikel her i tidsskriftet (1983, nr. 5, s. 125–44) slog fast, at svingninger i havtemperaturen og de deraf afhængige biologiske foreteelser er de grundlæggende betingelser for overhovedet at drive fangst og fiskeri ved Grønland.

Skønt Smidt medgiver, at et kommercielt fiskeri havde været under udvikling gennem mange år, runder han artiklen af med at fastslå, at det var torskenes genindvandring (som følge af højere vandtemperaturer), der mulig-

gjorde fiskeriets udvikling til hovederhverv. Det er selvindlysende rigtigt. Man kan ikke fange torsk, hvis der ingen er; men dermed er den voldsomme erhvervsomlægning, han tidligere har beskrevet, ikke forklaret. I artiklens indledning oplyses: »Indtil midten af 1920'erne var sælfangsten grønlændernes hovederhverv, men med den store invasion af torsk til Sydvestgrønland ændredes billedet totalt, og i slutningen af 1920'erne var torskefiskeriet det bærende erhverv i Sydvestgrønland og dermed også hovederhvervet for Grønland som helhed.«

Torskens tilstedeværelse var nok en nødvendig, men ikke en tilstrækkelig, betingelse. Forvandlingen fra fanger til fisker kræver også motivation og kundskaber, og dette fører frem til det vigtige spørgsmål om, hvorvidt overgangen fra

Sven Rask, Maderupvej 31, 5471 Sønderød.
Født 1952, historiker fra Københavns Universitet 1982. Har arbejdet for Nationalmuseet i København og var leder af Aasiaat Museum 1986–92.

fangst til fiskeri var et traditionsbrud eller en traditionsudvikling.

Jeg vil hævde, at det sidste var tilfældet, og at det centrale punkt i udviklingen var, at en gruppe fangere, der tillige drev lejlighedsfiskeri, begyndte at gøre dette på en anden måde. Det forhold, at en række personer i en periode, hvor der ikke var mange sæler, gjorde en stor indsats indenfor fiskeriet, er ikke tilstrækkeligt til at forvandle en fangerkultur til en fiskerkultur.

For at kunne argumentere for dette synspunkt, er det nødvendigt at beskrive den teknologiske udvikling i fisker- og fangererhvervet. Dette er forbundet med store vanskeligheder, da der desværre ikke er foretaget særlig mange detailstudier af emnet. Grundlaget bliver derfor spinkelt, idet beskrivelsen kommer til at hvile på det forholdsvis beskedne materiale, der indtil videre er indsamlet af Aasiaat Museum i forbindelse med etableringen af et museum om det kystnære fiskeri. Det vil derfor kunne indvendes, at forfatterens kendskab til stoffet bliver mindre, jo længere man bevæger sig bort fra Aasiaat. Det er stort set rigtigt; men indvendingen skønnes ikke at have væsentlig betydning for de dragne konklusioner.

Når emnet afgrænses til selve fangstmetoderne, bliver det mindre relevant at inddrage udviklingen i land, hvor etableringen af salterier og de første, små industrianlæg kom til at spille en betydelig rolle for udviklingen. På sin vis var det der skete her af større betydning, da der helt klart var tale om et traditionsbrud for de første arbejdere i fiskeindustrien; men jeg har altså valgt at

koncentrere mig om hønen, og må overlade ægget til andre.

Indledningsvis er det også vigtigt at understrege, at det ikke er overgangen fra kajakfiskeri til jollefiskeri; men indførelsen af motorbåde, der for alvor indvarsler de nye tider. Udviklingen går fra kajak til jolle, via motorbåd til kutter og trawler, og et af formålene med denne artikel er at indkredse den befolkningsgruppe, der kom til at udgøre de grønlandske motorbådspionerer. Det er nemlig også fra denne gruppe de grønlandske rejefiskere rekrutteredes, og først med indførelsen af rejefiskeriet i løbet af 1950'erne opstod et rendyrket fiskerierhverv.

Fiskeriets betydning ved århundredeskiftet

At sælfangst var det bærende erhverv i Grønland ved århundredeskiftet kan ikke benægtes. Men dermed er det ikke sagt, at fiskeriet var uden betydning. Det kan snarere hævdes, at fiskeriet spillede en betydelig større rolle, end det almindeligvis antages.

William G. Mattox gør udførligt rede for forholdene i sin doktordisputats »Fishing in West Greenland 1910–1966« fra 1973. Her må det være nok at referere nogle få oplysninger.

En opgørelse over forbruget af fødevarer i Sydgrønland i 1855 viser, at råvarerforbruget pr. person var 440 kg kød og spæk og 400 kg fisk. Næringsværdien for kød og fedt er højere og spildet mindre, så fangsten har spillet en ernæringsmæssig større rolle end vægtmængderne antyder. På den anden side har arbejdsindsatsen for at fremskaffe de nødvendige mængder fisk og kød været mere ligelig.



Bygning af selvbyggerjolle af enkleste type. Fot.: Jette Bang, Kullorsuaq 1956. © Arktisk Institut.

Om sommeren, når der ikke var så gode muligheder for at drive fangst, var de fleste beskæftiget med fiskeri. Der var dog også et stort antal personer, der hovedsagelig ernærede sig som fiskere. Man fiskede fra kajak, og for årene 1893-1901 skønnes det, at der var omtrent 250 kajakker pr. 1.000 indbyggere.

Af disse kajakmænd klassificeredes ca. 180 som fangere, mens 70 klassificeres som fiskere. Det vil sige, at 30 % af de erhvervsaktive mænd – allerede på dette tidspunkt – havde fiskeri som hovederhverv.

Det var selvfølgelig i denne befolkningsgruppes interesse at forbedre for-

holdene for fiskerierhvervet. Og for sælfangerne var det også ønskeligt at forøge indtægterne fra sommerens lejlighedsfiskeri. Kajakken var et dårligt fiskefartøj; fiskeredskabet, en pilk på en håndsnøre, var tidkrævende at bruge, og der var kun ringe mulighed for at indhandle fisk. Det var klart for enhver, at der måtte ske forandringer, hvis produktiviteten skulle forøges.

Først og fremmest måtte der anskaffes bedre fiskefartøjer, og i de følgende år voksede antallet af robåde støt, skønt det til tider var vanskeligt at fremskaffe egnede materialer. Der byggedes forskellige typer, navnlig små, fladbundede pramme på 10–14 fod og større både af konebådsfacon på 18–26 fod. Af tallene i tabel 1 ses, at der for alvor kom fart i anskaffelsen af træbåde i 1920'rne; men om en revolution er der ikke tale. Store torskeforekomster gav ellers i disse år håb om en voldsom udvikling af det grønlandske fiskerierhverv, og navnlig sidst i 1920'rne byggedes et større antal pramme til torskefiskeriet.

Tabel 1. *Træbåde tilhørende den grønlandske befolkning*

Både pr. 100 indb.	1910	1920	1930
Nordgrønland	1,5	2,6	7,3
Sydgrønland	2,3	3,1	7,7

Skridtet fra kajak til træjolle var betydningsfuldt; men hvis fiskeriet skulle udvikles til et bærende erhverv, var det bydende nødvendigt at tage et par skridt mere. Erhvervet måtte gennemgå en mekanisering. Problemet var bare,

hvorledes det skulle lykkes at gennemføre en sådan mekanisering i det grønlandske samfund, hvor der var stor mangel på kapital og teknisk kunnen.

Torskens indvandring kom netop som helleflynderbestandene var i tilbagegang som følge af overfiskeri (hovedsagelig forårsaget af udenlandske skibes fangst på havbankerne). Torskefiskeriets opblomstring sikrede fortsættelsen af nogle igangsatte fiskeriforsøg, og den udvikling, der var sat igang ved disse fiskeforetagender, kom til at spille en afgørende rolle for udviklingen af det grønlandske fiskerierhverv.

De rationelle fiskeriforetagender

Den lidt underlige betegnelse angav, at der var tale om dansk ledede fiskeriforetagender, hvor der anvendtes europæisk teknik. Denne måde at fiske på blev den gang anset for at være mere rationel eller fornuftig end de traditionelle grønlandske metoder. Betegnelsen rationel blev også brugt om en række andre projekter og foretagender, hvor der benyttedes – eller overvejedes – importeret teknologi.

At de europæiske metoder skulle være mere fornuftige end de grønlandske kan være svært at se idag; men de var betydelig mere effektive, og gav derved mulighed for at opnå et større udbytte – så længe det varede. I flere tilfælde førte de forøgede fangstmuligheder nemlig til overudnyttelse af fiske- og dyrebestande.

På grundlag af oplysninger om fiskeforekomsterne, som var tilvejebragt ved Tjalfe-ekspeditionens videnskabelige undersøgelser i 1908 og 1909, blev der

foretaget en række forsøgsfiskerier i 1910. I Julianehåb Distrikt fiskedes hellefisk, i Godthåb Distrikt torsk og laks og i Holsteinsborg Distrikt helleflynder. Forsøgene ved Godthåb mislykkedes, og budgetterne blev overskredet; men såvel direktorat som ministerium var indstillet på at fortsætte med forøgede midler.

Af rapporten for det følgende år, 1911, fremgår, at der var mange begynder-vanskeligheder bl. a. saltmangel. Fiskene kunne være svære at finde, vejret var dårligt, og de grønlandske fiskere plagedes af influenzaepidemier. Resultaterne var imidlertid atter tilfredsstillende, og efter endnu et forsøgsår gjordes ordningerne permanente.

I de følgende år fortsattes udbygningen af de forskellige stationer. Der opførtes bygninger, indkøbtes materiel, lokaliseredes fiskepladser og uddannedes fiskere i stort tal. Navnlig uddannelsen af grønlandske fiskere fik stor betydning. Allerede i 1920'erne; men navnlig i begyndelsen af 1930'erne, optrådte fiskere fra Holsteinsborg og Godthåb som instruktører i forbindelse med opbygning af ny fiskeanlæg. Endelig er det også værd at bemærke, at der blev produceret store mængder fiskeprodukter, som søgtes afsat på nye markeder, og at der gjordes de første spæde forsøg på at etablere en egentlig fiskeindustri ved oprettelsen af en hermetikfabrik, hvor der fremstilledes fiskekonserver.

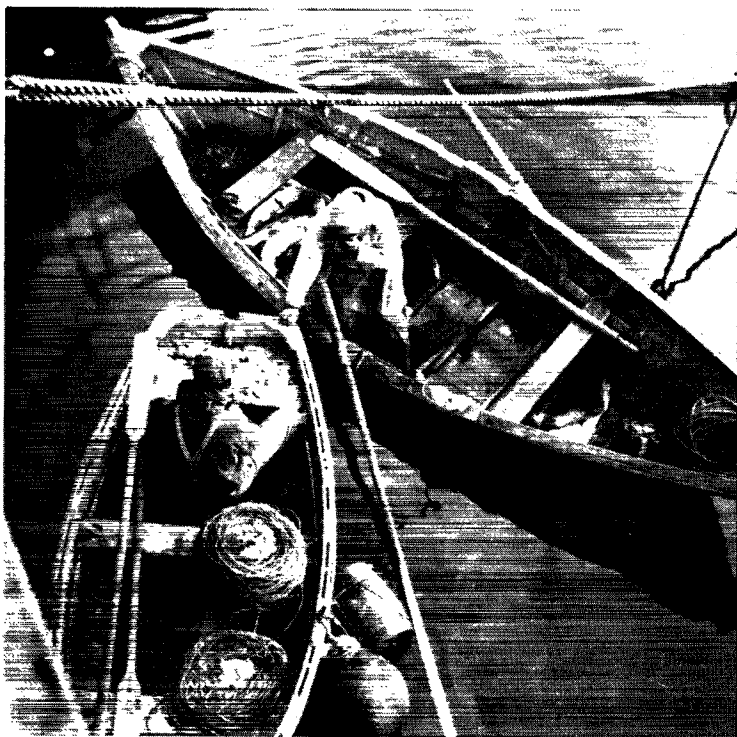
Der kunne – og burde – skrives en bog om de rationelle fiskeriforetagenders historie. Det er klart, at den stort anlagte fiskeriaktivitet betød meget i hele Grønland, hvor viden om ny fiske-

metoder og fiskebehandling spredtes blandt alle fiskeinteresserede, samtidig med at indhandlingsmulighederne forbedredes. Her er det blot nødvendigt at trække enkelte træk frem, som fik betydning for fiskerierhvervets udvikling.

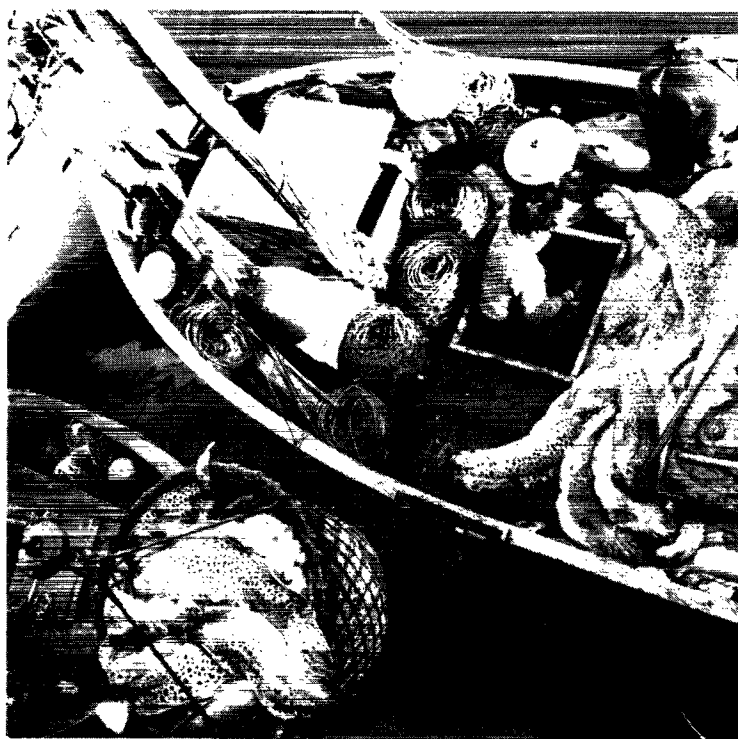
En særlig betydning fik helleflynderfiskeriet på bankerne ud for Holsteinsborg. Fiskeriet blev drevet i mere end tyve år, og selv om det havgående linefiskeri atter måtte opgives, da bestanden var overfisket, må indsatsen betegnes som en vellykket teknologioverførsel af vidtrækkende betydning for det grønlandske erhvervsliv.

I 1911 blev fisker J. M. Jensen fra Kallehave, som året før havde fået et godt forhold til lokalbefolkningen, genudsendt med udvidede arbejdsopgaver. Foruden fiskeriet ved Holsteinsborg skulle han tage en tur op i Egedesminde Distrikt for at lære befolkningen der at fiske med langliner. Langlinerne havde han lavet i løbet af vinteren, hvor han iøvrigt havde været administrationen behjælpelig med at forberede det kommende års fiskeri, og en bådebygger i Kallehave havde ligeledes bygget 20 småbåde, dorryer, som grønlænderne skulle fiske fra.

Fiskeriet foregik på den måde, at stationens motorbåd, »Håbet«, slæbte en række småbåde ud på fiskebankerne, hvor fiskemesteren så hjalp med at sætte langlinerne. Der var således etableret en slags fiskeruddannelse, og de deltagende grønlændere havde ligeledes mulighed for at købe fartøjer og langliner billigt (til KGH's indkøbspris uden tillæg for fragt eller lignende).



Dorryer med langliner ved kajen
i Sisimiut/Holsteinsborg.
Fot.: Jette Bang, 1945.
© Arktisk Institut.



Losning af havkatte fra kuttes
i Maniitsoq/Sukkertoppen.
Fot.: Jette Bang, 1956.
© Arktisk Institut.



Motorbåd med dorryer på slæb på vej hjem til Sisimiut/Holsteinsborg. Fot.: »Ukendt«, 1933. © Arktisk Institut.

Dette år blev endvidere opført et salteri ved Umiatsilivik, ligesom fiskeriet ved Sarfannguak var inddraget under forsøget. Fiskeforsøgene satte også et spædt sideskud, som senere skulle vise sig at få overmåde stor betydning. Til Attu udsendtes en motorbåd med stærk motor, som skulle benyttes ved den traditionelle hvalrosfangst, og hermed satte en parallel udvikling i gang, som vil blive behandlet mere udførligt i et senere afsnit.

Fiskeriet med langliner efter helleflynder slog godt an næsten med det samme. Efter kun et par år fiskede så godt som alle grønlandere ved Holsteinsborg med det ny redskab. Kun enkelte fiskede endnu med håndsnøre fra kajak, og det var udelukkende mænd, der ikke ejede en træbåd.

I 1923 skete en betydningsfuld forandring i helleflynderfiskeriet. Hidtil havde man sat langlinerne fra småbåde,

som var blevet trukket de 15–20 sømil ud til fiskebankerne; men nu begyndte man ved Holsteinsborg at sætte linerne direkte fra motorbåden. En del småbåde blev dog stadig trukket frem og tilbage, og det fortsatte også det følgende år, hvor skonnerten, »Hvidfisken«, blev indsat som moderskib for dorryerne. Ved Godthåb indsattes også større fartøjer dette år (1924) som moderskibe for torskefiskerne. Det fælles problem var, at de små joller vanskeligt kunne bruges i hårdt vejr, hvorfor der gik for mange fiskedage tabt.

I 1926 blev to motorbåde overladt til fiskere fra Holsteinsborg. Forsøget faldt særdeles godt ud. De grønlandsk bemandede både fiskede dobbelt så meget som en båd, der havde en færøsk fisker som fører – og så var tabet af liner endda mindre. Det var hermed bevist, at grønlanderne kunne drive fiskeri fra motorbåde. Året efter førtes tre mo-

torbåde af grønlandere med samme gode resultat.

1928 bragte endnu en nyhed med sig ved Holsteinsborg. Et grønlandsk andelsselskab indledte et helleflynderfiskeri fra en nyudsendt motorbåd, »Nakuak«. Ellers svigtede et stort antal grønlandere helleflynderfiskeriet dette år, da torsk fandtes i stort antal. Bestanden af helleflyndere var endvidere gået kraftigt tilbage, og i 1934 var det så godt som slut med helleflynderfiskeriet.

Økonomisk betød fiskeriet efter helleflynder og hellefisk mest i de første år; men torskefiskeriet, som navnlig blev drevet ved Godthåb, fik gradvis større betydning. Havtemperaturerne var stigende, og torskenes antal tog til. Da det samtidig var mindre arbejdskrævende at fiske torsk på lavt vand end fladfisk på store dybder, lå der allerede her en tillokkelse til at skifte. Torskefiskeriet fik dog også betydning på en anden måde. De europæiske/danske fangstteknikker var ikke velegnede til grønlandske forhold, og der måtte derfor ske en teknologisk tilpasning, hvilket var af stor psykologisk værdi.

Ved forårstid og først på sommeren, hvor fisken står tæt under land og højt i vandet, havde man tradition for at sætte net; men resultatet var meget svingende. Forsøg på at indføre garnfiskeri i større omfang faldt uheldigt ud. Det var enklere og billigere at fiske med håndsnører – og udbyttet var endda ofte bedre. Senere på sommeren blev torskene med rimelig succes fanget på langliner langs bunden.

Det blev derfor et teknologisk gennembrud for torskefiskeriet, da nogle

fiskere ved Godthåb i 1929 begyndte at anvende »flydende langliner«, der var ophængt mellem bøjer. På få år bredte opfindelsen sig langs kysten, og disse torskelangliner kom snart til at dominere torskefiskeriet. Efterhånden som man vandt erfaringer og fik rutine, blev det muligt at øge arbejdsindsatsen i fiskeriet. Mens det i 1939 var almindeligt at benytte 100–600 kroge pr. mand pr. fiskedag, var det i 1945 almindeligt med 250–1.000 kroge pr. mand pr. fiskedag.

I 1946 bemærkedes, at de ny numerbåde særlig i de urolige efterårsmåneder viste deres overlegenhed. Torskefiskeriet fra motorbådene gav således fem gange så stort udbytte som fiskeriet fra robåd.

1949 gøres de første forsøg med at sætte bundgarn – uden brug af bundgarnspæle – ved Frederikshåb og Holsteinsborg, og samme år forsøges med torskeflydetrawl; men fartøjerne kunne ikke præstere den nødvendige hastighed. 1950 klages der ved Holsteinsborg over, at bundgarnsfiskeriet saboteres. 1951 var de første private bundgarn i brug ved Sukkertoppen og Holsteinsborg; men uden den store succes. Alligevel gik bundgarnene deres sejrsgang i løbet af 1950'erne, og sidst i dette årti blev det almindeligt at bruge det færøske favoritfiskeredskab, snellen, under sommerfiskeriet.

Torskefiskeriet ses således at være præget af teknologiske forandringer, impulser fra forskellige fisketraditioner og tilpasninger til de særlige grønlandske forhold.

Da det blev stadig vanskeligere at fange en helleflynder, som var over mind-

stemålet, og fiskeriet ikke længere kunne svare sig, forsøgte man at finde alternative fiskemuligheder. De væsentligste tiltag var en forøgelse af den traditionelle hajfangst og forsøgsfiskeri efter rejer.

Motorbådene ved Holsteinsborg blev sendt på hajfiskeri i 1932; men uden det store udbytte. I 1935 bemærkes, at hajfiskeriet går mere og mere over til at blive søgående, idet effektivt fjordfiskeri fra mange motorbåde hurtigt opfisker hajerne. Den bedste tid ved Holsteinsborg var april og maj, hvor denne fangst gav udøverne et lønnende udbytte. Året efter (1936) fiskede private motorbåde hajer i februar og marts i Sukkertoppen Distrikt. I 1937 opgav de private motorbåde ved Holsteinsborg hajfangsten, efter en god fangst i marts, for at gå ind i den mere interessante hvalrosjagt. Fra Egedesminde Distrikt meldes i 1938, at de dette år fem udsendte motorbåde og den store Geislerbåd i efteråret næsten udelukkende var beskæftiget med hajfiskeri. Når der ikke er torsk, fiskes der hajer; men fiskeriet er ikke særligt attraktivt, da det økonomiske udbytte ikke står mål med anstrengelserne – endvidere var det muligvis også af betydning, at hajerne ikke spises af mennesker.

Dette psykologiske element indgår også delvis i forsøgene med rejefiskeri, det var i hvert fald nogle dyr man skulle vænne sig til at spise, og hverken fangstmetoder eller byttedyrets størrelse var der megen fangstglæde ved.

For at afhjælpe problemer med forsyninger til hermetikfabrikken i Holsteinsborg, igangsattes et rejefiskeri i

1935 med to skagensfiskere som tilkaldte eksperter. Dette gentog sig året efter; men dette år blev den tredje af styrelsens motorbåde ført af grønlænderen Aug. Lennert. Der fangedes også en del krabber. I 1937 bemærkedes, at besætningen på rejebådene hovedsagelig kom fra Sukkertoppen Distrikt, da Holsteinsborgerne ikke var interesseret i trawlfiskeri. 1939 blev en af styrelsens ældre motorbåde, »Nakuak«, afhændet til et grønlandsk konsortium, som fiskede med et godt resultat for dette tidlige fiskeri – 166 kg pr. fiskedag. 1947 klagedes der over de grønlandske fiskeres indsats. De bedste fiskere ville hellere fange torsk, og det anbefalede at antage danske bådførere [noget tyder på, at felterne var overfiskede]. I 1949 slog rejefiskeriet ved Holsteinsborg helt fejl på grund af lave vandtemperaturer. Der forsøgte da fiskeri i Diskobugt, hvor også den private båd »Nakuak« deltog. Om fiskeriet fra Christianshåb berettedes i 1951, at dagsfangsten i juli for maskinkraftige både var 350–500 kg og for små maskinsvage både 200–300 kg. Fra midten af august var de tilsvarende dagsfangster 600–800 kg og 300–400 kg.

Endelig er det rimeligt at nævne endnu en fiskeart, som fik større betydning efter indførelsen af langlinefiskeriet. Havkatte havde længe været kendt som spisefisk, og en del blev tørret til vinterforsyning; men først i 1938 gik mange ind i havkattefiskeri på grund af de høje priser på skindene, som kunne bruges i lædervareindustrien. Fiskenes kød kunne ikke indhandles før i 1951, hvor det var blevet muligt at filetere fiskene ved



Hajer, fanget på langline og trukket på land ved Sisimiut/Holsteinsborg. Fot.: Paul M. Hansen, o. 1930.
© Arktisk Institut.

de nyanlagte fryserier. Til gengæld ophørte indhandlingen af skind i 1952.

Rationel fangst

Som antydnet ovenfor var det ikke let at forvandle sælfangere til fiskere. Traditioner og kulturelle værdier kræver langvarige påvirkninger for at ændres, og gennem de mange rapporter over de rationelle fiskeriforetagender drypper til stadighed bemærkninger om fiskernes ustyrlige tilbøjelighed til at forlade fiskeriet og gå på sæljagt, når mulighederne dukkede op.

Fiskemesternes suk og hovedrysten er forståelig; men ud fra en samfundsøkonomisk betragtning kunne der være lige så stor fordel i at effektivisere fangsten af havpattedyr gennem indførelse af ny

teknologi, som i at effektivisere fiskeriet. Også her var der europæiske forbil- leder indenfor hval- og sæljagt fra store fartøjer, og sådanne projekter var helt i tråd med de grønlandske jagttraditioner. Der blev da også iværksat tiltag, som fik stor indflydelse på udviklingen af det grønlandske fangererhverv – og dermed på udviklingen af fiskerierhvervet.

Det var oplagt at forsøge med fangst af de store hvaler. Der havde været drevet hvalfangst ved de grønlandske kyster i århundreder; men år 1900 deltog hverken danskere eller grønlændere i denne fangst. I de følgende år ansøgte et par danske selskaber om tilladelse til at påbegynde fangst ved Grønland, og i Grønland diskuteredes sagen flere gange. Ja, der blev endda vedtaget op-

fordringer fra Landsrådene til Indenrigsministeriet om at indkøbe et hvalfangerskib. Der skete dog ikke noget før 1924, hvor båden »Sonja« sættes i drift.

I de følgende år fangedes et større antal hvaler, og denne indsats fik stor betydning for landets kødforsyning. Det grønlandske håb om at deltage i fangsten og komme til at drive skibet, blev dog skuffet. Det afsluttende spørgsmål i Peter Ølsens festlige sang om »Sonja«, om hvornår man atter skal se en grønlandsk hvalfanger drive fangst på storhval, måtte stå ubesvaret i henved tyve år. Først i 1948 gik brødrene Geislers båd »Auvek« ind i hvalfangsten med en nymonteret harpuncanon; men da var det jagt på de forholdsmæssigt små vågehvaler (sildepiskere) det gjaldt. Denne vågehvalsfangst fik en vis betydning for rejekutterne i de følgende år.

Ved århundredets begyndelse og i de følgende tiår blev der også fremsat forskellige forslag til anskaffelse af store sødygtige fartøjer til industriel fangst af sæler og hvalrosser. Der blev gjort nogle forsøg med nogle af de i Grønland stationerede fartøjer; men det kom der ikke meget ud af. Til gengæld fik et par andre tiltag endda særdeles stor betydning. Det var indsatsen af mindre motorbåde i jagt på hvidhvaler og hvalrosser.

Under hvidhvalernes træk i for- og efterår havde det altid været brugt at drive flokke ind i snævre fjorde eller bugter, hvor det så var muligt at nedlægge et stort antal dyr. Fra århundredets begyndelse var man endvidere begyndt at forbedre naturforholdene ved at opsætte spærrenet, hvilket havde for-

øget udbyttet betragteligt; men hvidhvalerne skulle stadig selv gå i fælden – eller komme den så nær, at det var muligt at drive de sky dyr med kajaker.

Med motorbådenes ankomst skete en betydelig ændring. Det kunne nu lade sig gøre at drive flokkene betydelig længere, og derved åbnedes mulighed for at opnå såvel større som sikrere udbytte af jagterne.

De nye muligheder oplevedes ikke kun som forbedringer. I 1916 klagede landsrådsmedlemmet fra Godthåb eksempelvis over, at der strømmede alt for mange fremmede til fangststedet ved Qaquk, hvor befolkningerne fra Godthåb og Kangeq i de seneste år havde haft stort udbytte af fangsten ved at låne styrelsens motorbåde. Landsrådet gik ind for at reservere denne fangst for de lokale, da lignende forhold ikke fandtes andre steder. Dette argument var nu ikke helt i overensstemmelse med sandheden, og i de kommende år blev motorbådenes betydning for jagten på hvidhvalerne et af de helt store debattemner.

Befolkningen delte sig i to grupper: for og imod anvendelse af motorbåde i jagten på de fælles bestande af trækken-de dyr. Det var dog vanskeligt at fremføre saglige argumenter, da det ikke kunne afgøres, hvorvidt det var klima-ændringer eller de ændrede jagtformer, der fik hvidhvalerne til at vælge ny trækruter. Det eneste der lod sig fastslå med sikkerhed var, at det for nogle fangere gav større udbytte at jage hvidhvaler med motorbåd; mens kajakfangernes muligheder forringedes. Hermed var en betydningsfuld kendsgerning fastslået.



Hvalrosfangst i Vestisen ud for Sisimiut/Holsteinsborg i 1937. Fot.: Paul M. Hansen. © Arktisk Institut.

Fremtidens storfanger måtte råde over en motorbåd; mens kajakfangernes fremtid var usikker.

Det vides ikke, hvilken indflydelse den ændrede jagtform havde for bestanden af hvidhvaler. Meget tyder på, at først de allerseneste års øgede jagttryk har reduceret bestanden; men det vides endnu ikke med sikkerhed. Til gengæld fik motorbådsjagten katastrofale følger for den vestgrønlandske hvalrosbestand. Det er for sent at overveje, hvilken indflydelse en mere kontrolleret jagt ville have haft for fangererhvervet. Man kan blot konstatere, at de store hvalrosjagter i 1930'rne og 1940'rne spillede en væsentlig rolle for motoriseringen af den grønlandske fanger og fisker.

I århundreder havde et stort antal hvalrosser søgt på land på en række småøer ved Nordre Strømfjord for at fælde i de sene efterårsmåned. En sådan kødmængde må altid have virket dragende på fangere; men noget tyder på, at der kun lejlighedsvis blev drevet jagt på landgangspladserne. Fra slutningen af forrige århundrede udnyttedes mulighederne af folkene fra Attu, som sejlede til pladserne i konebåde. Det skete ofte, at dårligt vejr forhindrede jagten eller gjorde det umuligt at hjembringe kødet af de nedlagte dyr.

I marts 1911 foreslog R. Müller i et fordrag i Det grønlandske Selskab, at man skulle indføre rationel hvalrosfangst ved Vestgrønland. Og allerede

samme år udsendtes motorbåden »Anna Marie« – og nogle bukke til ophejsning af hvalrosserne – til Attu. De følgende år blev jagten på opgangspladserne drevet med vekslende held. Endnu 1928 sluttede Attu-fangerne sig sammen om nogle fælles jagtdage i oktober eller november, hvor fangsten organiseres således, at motorbåden udelukkende bruges til transport af kød, mens jagten foregik fra konebåde. Dette år klagedes dog over, at fangere fra Holsteinsborg drev jagt fra motorbåde, og man ønskede at beskytte hvalrosserne – eller sin egen traditionelle jagt på disse – gennem en kommunal vedtægt, der forbød motorbådsjagt ved opgangspladserne.

Dette er altså endnu et eksempel på en konflikt mellem et lokalsamfunds udvikling af en traditionel jagtform og udefra kommende, der ønskede at deltage i jagten med de ny hjælpemidler. Under de følgende års debat nævntes de helt traditionelle jagtmetoder: fra kajak under kysten og fra iskanten; men disse jagtformer spillede ingen større rolle (undtagen i Thuleområdet, hvis erhvervsforhold falder udenfor denne undersøgelse). Til gengæld udvikledes en ny forrårsjagt i Vestisen i løbet af 1930'rne.

Med skindbåde kunne det ikke lade sig gøre at drive jagt i større afstand fra kysten, hvorfor havjagt måtte overlades til udenlandske sæl- og hvalfangere. I en betænkning fra »Udvalget til Drøftelse af de grønlandske Anliggender« udtryktes 1921 ønske om at få undersøgt mulighederne for at udvikle en søgående jagt på havpattedyr i isen vest for Grønland. Det var kommissionens opfattelse, at

fangstfeltet naturligt tilhørte grønlænderne, som længe havde haft øjet åbent for deres betydning og næret ønsker om midler til dets udnyttelse.

Først i begyndelsen af 1930'rne kom der dog gang i en forsøgsvis udnyttelse. Mellem 1932 og 1938 udrustedes nogle af KGH's skonnerter til fangstrejser i slutningen af maj og begyndelsen af juni, og selv om resultaterne var svingende, tog private motorbåde ideen op. Hermed indledtes et ukontrolleret blodbad på drægtige dyr og hunner med unger til stor skade for bestanden. Der nedlagdes et stort antal dyr, hvoraf der hverken blev bjærget kød, skind eller tænder, da dyrene sank; af mange andre blev kun bjærget de mest eftertragtede dele, mens vældige kødmængder blev efterladt på isflagerne til glæde for mågerne. Disse skandaløse forhold udløste straks en fredningsdebat; men da fangsten foregik på søterritoriet, hvor det var vanskeligt at give gældende regler for udenlandske fangstmænd, og hvor fangstforholdene var meget forskellige fra de kendte, løb de velmenende debatter ud i sandet. Selv om der var udbredt enighed om, at motorbådsjagterne i Vestisen skadede bestanden, og at alt kød burde udnyttes, ønskede ingen at skade fremvæksten af det ny erhverv, der trods alt så lovende ud. Da det heller ikke var muligt at forhindre de udenlandske fangstmænds aktiviteter, ville fredningsbestemmelser for de grønlandske fangere også kun have ringe virkning.

I 1938 købte brødrene Geisler fra Attu et fartøj på hele 18,70 BRT til brug for hvalrosjagten. Dette første store grønlandsk ejede fartøj, en kutter af kat-

tegattypen, kom meget passende til at hedde »Auvek« (»Hvalrossen«). Brødrene havde egentlig ønsket et endnu større fartøj; men direktøren i Grønlands Styrelse, Daugård-Jensen, havde afslået med den begrundelse, at de ville fare vild. Den egentlige begrundelse var nok snarere, at der var frygt for, om der var sund økonomi i foretagendet. Med »Auvek« blev det svært nok endda. I årene 1940 og 1941 fik båden den største fangst af hvalrosser, da der ialt blev fanget 300. Fra da af gik bestanden tilbage, og isforholdene ændrede sig, således at fangsten i Vestisen på de øvrige sælarter blev vanskeligere.

Fangstrejserne i Vestisen fortsatte dog i en årrække. Flere fartøjer startede sæsonen med jagt på sæler og hvalrosser i isen vest for Disko-øen, som rundedes nordom, hvorefter kødet afsattes i kulminebyen Qullissat, hvor der blandt minnearbejderne var et stort marked for sælkød.

Gennem 1930'erne og 1940'erne diskuteredes emnet sælfangst fra motorbåd ivrigt. Meningerne var delte, og der indførtes en række kommunale vedtægter til regulering af fangsten. Visse fjorde forbeholdtes kajakfangst, og der udvikledes jagtformer, hvor motorbådejernerne transporterede kajaker til fangstpladserne, hvor dyrene blev jaget på traditionel vis med harpun. Det var et alment anerkendt problem, at mange magre forårssæler sank efter at være blevet skudt. Nyt og gammelt stod mod hinanden, de gamle gennemprøvede fangstmetoder havde mange fordele; men det var klart, at en fornuftig udnyttelse af motorbådene til fangst og fiskeri

ville medføre et øget fangstudbytte. Det var – eller blev det med årene – lige så klart, at der stilledes andre krav til en motorbådsfanger end til en kajakfanger.

Motorbådsfangeren måtte naturligvis lære noget om vedligeholdelse af båd og motor; men først og fremmest blev det nødvendigt at kende de økonomiske betingelser for drift af de forholdsvis kostbare fartøjer. Indkøb af motorbåde og ny dyre fangstredskaber finansieredes med lån. Disse skulle afdrages og forrentes, og der skulle også regnes på, om der overhovedet var fornuftig driftsøkonomi i motorbådsfangsten, når der skulle betales for brændstof og slid på materiel.

Motorbådejernes økonomiske forhold

Det er et alment accepteret faktum, at fiskeriet fra 1930'erne var hovederhvervet i Sydgrønland. Her var fiskesæsonen betydelig længere end i Nordgrønland, dels fordi torskene kom tidligere og dels fordi det var muligt at nedsalte fiskene i en længere periode (man kunne ikke producere saltfisk i frostvejr). Forudsætningerne for at udvikle fiskerierhvervet var tilsyneladende bedst i Sydgrønland, og overgangen fra robåde til motorbåde kunne derfor ventes at være sket i dette område. Det er imidlertid ikke tilfældet.

Af tabel 2 fremgår, at 42 % af de grønlandsk ejede motorbåde i 1939, og 57,5 % i 1949, var hjemmehørende i Holsteinsborg og Egedesminde kolonidistrikter, og at antallet af motorbåde pr. 100 indbyggere var langt højere i disse distrikter end i et så vigtigt fiskeridistrikt som Godthåb.

Tabel 2. *Grønlandsk ejede motorbåde*

Kolonidistrikt	1939		1949	
	antal	mb/100	antal	mb/100
Julianehåb	10	0,27	28	0,65
Frederikshåb	2	0,18	6	0,44
Godthåb	3	0,18	10	0,48
Sukkertoppen	8	0,49	16	0,88
Holsteinsborg	19	1,58	74	4,51
Egedesminde	12	0,61	61	2,44
Christianshåb	1	0,16	7	1,08
Jakobshavn	4	0,22	9	0,67
Kutdligssat	1	—	3	0,29
Godhavn	5	1,15	11	1,83
Umanak	0	0	0	0
Upernavik	7	0,53	10	0,71

Forklaringen på dette forhold ligger snublende nær, og den nye tids grønlænder blev allerede i 1920'rne beskrevet af Ad. Jensen: »Mit ideal af en grønlænder er den mand, der tager sæl, når der er sæl, og fanger fisk, når der er fisk. Og det er en ganske fejlagtig anskuelse, at disse erhverv ikke kan forenes.« Rent faktisk var det tvingende nødvendigt at forene de to erhverv, da det ganske enkelt ikke var muligt at tjene nok ved beskæftigelse i det ene. Det blev derfor fangerne ved det rige fangstfelt i Vestisen (og til dels ved storisen i Sydgrønland), som blev de første til at udnytte de fordelagtige tilskud og lånemuligheder, der stilledes til rådighed for motorbådskøberne. For fiskerne på den midterste del af Vestkysten, i åbentvandsområdet, kunne det bedre betale sig at blive ved at fiske fra joller.

Det er imidlertid et stort spørgsmål,

hvor klart dette stod for datiden. De grønlandske fangere var ikke vant til at gruble over teoretiske fænomener fra den økonomiske begrebsverden, som for eksempel afskrivning. Til gengæld vidste de, hvad de havde lyst til. Aasiaat Museum er i disse år ved at indsamle oplysninger om motorbådskøbene i 1930'rne og 1940'rne. Blandt andet er der indtil nu blevet optaget en række interviews – foreløbig 14 timer. Materialet er endnu ikke systematiseret og behandlet; men det er et gennemgående træk, at motorbådene indkøbtes til jagtture, mens fiskeriet om sommeren var noget, man blev tvunget til for at skaffe penge til afdrag på lån, betaling af forsikringspræmie, værftsregninger og lignende. Motorbådene indkøbtes for at øge udbyttet af jagten på de trækkende bestande i for- og efterårsmånederne; mens pengene til købet hovedsagelig skaffedes ved torskefiskeri i sommermånederne.

Foruden fiskeriet udnyttedes også andre muligheder for at skaffe sig kontantindtægter. Ved tilsyn med rævefælder om efteråret var det eksempelvis en stor fordel at benytte motorbåd, da nyis tidligere havde udgjort en betydelig risiko, fordi konebådens skind kunne skæres i stykker af den skarpe isskorpe. Endvidere var der en rationaliseringsgevinst at hente, da motorbåden ikke behøvede roersker.

For befolkningen i Nordgrønland, og først og fremmest i Diskobugten, var det også vigtigt, at man kunne blive selvforsynende med kul ved at hente et læs kul eller to på de steder, hvor det var muligt selv at samle eller bryde kullene.

Endelig spillede kulminebyen Qullisat også en vis betydning, da de mange lønmodtagere her aftog betydelige mængder kød, som betaltes kontant.

Motorbådene skulle altså benyttes til flere formål, og navnlig være gode at jage fra. Det fik selvfølgelig betydning for valg af bådtype.

Bådtyper

Af referaterne fra Nordgrønlands Landsråd i 1930'erne fremgår, at landsfoged Philip Rosendahl gjorde endog særdeles meget for at fremme salget af fornuftige fiskefartøjer. Han mente, at de hidtil indkøbte motorbåde var for store og uheldigvis forsynet med dæk. Fiskerne ville stå meget sikrere i åbne både i uroligt vejr. Endvidere ville det være mere overkommeligt at tjene til afdragene, ligesom det ville være muligt selv at reparere sådanne mere enkelt konstruerede fartøjer. Fangerne var derimod mere interesserede i fartøjer med dæk, da de derved fik bedre udsyn og standplads for skytten.

Om landsfogeden og de folkevalgte bevidst talte forbi hinanden, må foreløbig stå hen i det uvisse. Der er dog ingen tvivl om, at de talte om forskellige ting. Repræsentanten for Grønlands Styrelse talte om fiskere og fiskebåde, mens alle andre medlemmer af det nordgrønlandske landsråd talte om fangst og fangstfartøjer, som også kunne anvendes i fiskeriet.

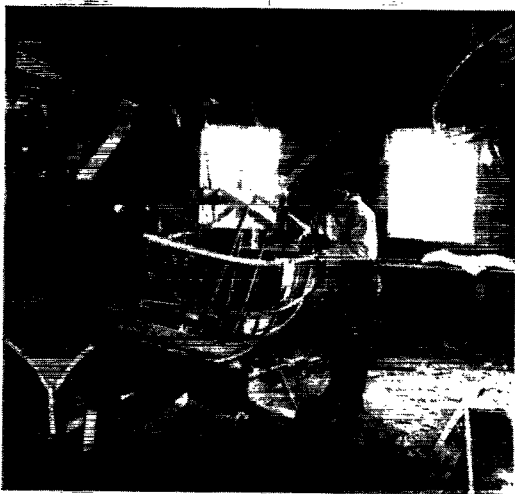
Hvorledes typerne fordelte sig, og hvilke både der benyttedes til hvilke formål, vides endnu ikke med sikkerhed. Det samtidige kildemateriale er

spinkelt; men det er muligt at stykke en fortegnelse sammen ud fra forsikringsoplysninger og lignende, men det har vist sig nødvendigt at supplere med erindringer – og måske er det endda muligt at opstøve noget privat regnskabsmateriale eller et par fangstlister.

Af en opgørelse i 1939 fremgår, at der da fandtes 21 motorbåde på indtil 20 fod (motordorrier), 16 både på 21–25 fod (åbne motorbåde), 31 både på 26–30 fod (halvdæksbåde og ringdæksbåde med lukaf), og 5 over 30 fod (heldæksbåde med lastrum og lukaf). Af disse var 59 nybyggede; mens 10 var købt brugt, de sidste fire savnedes oplysninger om. En del af disse var af den første standardtype, som indførtes i 1937. Det var klinkbyggede, åbne både på 18 eller 20 fod, forsynet med 2½ hk solaroliemotorer.

Efter 1945 udsendtes et større antal både af forskellig type, både dansk og norsk byggede både; men der kom også gang i et grønlandsk motorbådsbyggeri. Af de i alt 288 grønlandsk ejede motorbåde i 1948 var 177 udsendt, mens 111 var bygget i Grønland – enten privat eller på værftet i Holsteinsborg. Værftet i Egedesminde indledte først sin produktion i 1949.

Aasiaat Museum begyndte i 1991 at opbygge et register over alle erhvervsfartøjer før 1960 og indsamle oplysninger om deres brug og ejere. En del af disse fartøjer er endnu i brug, eller var det for ganske nylig; men det er på høje tid at foretage en indsamling af disse fartøjer og de tilhørende redskaber. Foreløbig har Aasiaat Museum erhvervet tre motorbåde og en enkelt selvbyggerjolle. Der er måske brug for endnu en mo-



Der arbejdes i et privat bådbyggeri i Sisimiut/Holsteinsborg. Fot.: Jette Bang, 1946. © Arktisk Institut.

torbåd; men jollerne kniber det gevaldigt med. Enkelte findes endnu og et stort antal ligger som vrak, så der kan tilvejebringes et stort materiale ved fotografering og opmåling af disse. Dog kniber det med penge og arbejdskraft til denne hasteopgave. Indsamlingen af erindringer fra motorbådspionererne lider også af ressourcemangel, og denne opgave SKAL løses nu – ellers tager de deres viden med sig i graven.

Pionererne

Studiet af denne erhvervsform, hvor fangst og fiskeri blandedes med indførelse af ny teknologi, er spændende i sig selv: Men det er også i denne periode – og hos denne gruppe mennesker – at det moderne Grønland blev til.

I denne forholdsvis lille gruppe motorbådspionerer samledes viden om både og motorer, og hos de succesfulde opsparede kapital. Der blev også vundet erfaringer, vigtigst måske de der gik

på nødvendigheden af at tilpasse vaner og ønsker til nye tiders krav. Og således rustet var de tidligere sæl- og hvalrosjægere klar til at købe egentlige kuttere og gå ind i rejefiskeriet i løbet af 1950'erne og 1960'erne. For dem opleves udviklingen ikke som et pludseligt brud, men som en gradvis udvikling.

Selv da det i fabrikskontrakterne blev forbudt at drive fangst i forbindelse med rejefiskeri (da man af hygiejniske grunde ikke ville have blod mm. blandet i rejerne), oplevedes dette blot som en mindre irritation. Man kunne stadig holde ud-kig efter en sildepisker, som hvis den blev nedlagt med harpuncanonen i stævnen, gav så store indtægter, at det kunne betale sig at droppe den lille rejeladning – og svare sig at rengøre kutteren bagefter. I øvrigt anskaffede flere en mindre motorbåd til søndags- og sæson-jagt. Fangeren var blevet fisker og søndagsjæger.



Fremstilling af motorbåde på »Landskassens Bådbyggeri« i Aasiaat/Egedesminde. Fot.: Jette Bang, 1956. © Arktisk Institut.



Motorbådene til helleflynderfiskeriet ved Sisimiut/Holsteinsborg, forrest »Nakuak«. Fot.: G. Galster, 1930.
© Arktisk Institut.

Blandt de ældre i Grønland findes stadig mænd, som husker barndommens konebådsrejser og lyset, der faldt gennem sommerteltets tarmskindsførhæng. Som jagede hvalros og sæler fra åben motorbåd i drivisen nordvest om Disko i ungdomsårene. Og som senere købte kutter og begyndte at fiske rejer efter en uges oplæring hos en bekendt. Man kan være heldig at kende sådanne mennesker, og derved have mulighed for at øse af deres livserfaring; men hvis der ikke bliver gjort en målrettet indsamlings-

indsats nu, vil det snart være umuligt.

Det vil ikke bare være oplysninger om fangst og fiskeri der hermed går tabt; men denne gruppes synspunkter på en række centrale emner som skolevæsen, affolkning af byggerne og boligpolitik har haft stor betydning for udviklingen af det moderne Grønland. De har måske ikke talt så højt, eller formuleret sig så flydende (på dansk); men deres ord har haft vægt mand og mand imellem, og det de sagde fortjener at blive husket.

Benyttet materiale:

- O. Bendixen: Grønlandsfiskeriet. Dets historie og Fremtidsmuligheder. (Kbh. 1930).
Beretninger og Kundgørelser vedrørende Styrelsen af Grønland, for årene 1909/12 til 1933/37. (Kbh. 1914-37).
Beretninger vedrørende Grønland, for årene 1938 til 1968. (Kbh. 1938-69).
E. W. Born, M.-P. Heide-Jørgensen og R. A. Davis: The Atlantic Walrus (*Odobenus rosmarus rosmarus*) in West Greenland. (Udkommer i Meddelelser om Grønland, Bioscience 1993/94).
Fortegnelse over fartøjer hjemmehørende i Aasiaat og Kangaatsiaq kommuner. Utrykt fortegnelse i Aasiaat Museum.
Paul M. Hansen: Grønlandernes Fiskeri. I »Dansk Saltvandsfiskeri« ved F. V. Mortensen og A. C. Strubberg. (Kbh. 1935, s. 180-201).
Paul M. Hansen og Frede Hermann: Fisken og havet ved Grønland. Skrifter fra Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser nr. 15. (Kbh. 1953).
Ad. S. Jensen: On the Fishery of the Greenlanders. Meddelelser fra kommissionen for havundersøgelser. Serie: Fiskeri, bd. VII nr. 7. (Kbh. 1925).
Lydbånd i Aasiaat Museum. Optagelser med fangere og fiskere fra Aasiaat kommune.
William G. Mattox: Fishing in West Greenland 1910-1966. The development of a new native industry. Meddelelser om Grønland, bd. 197 nr. 1. (Kbh. 1973).
Meddelelser fra Direktoratet for den kongelige grønlandske Handel, for årene 1882/86 til 1907/08. (Kbh. 1887-1909).
Knud Oldendow: Naturfredning i Grønland. Det Grønlandske Selskabs Skrifter IX. (Kbh. 1936).
Knud Oldendow: Tilstandene i Grønland 1946. (Kbh. 1947).
Erik L. Balslev Smidt: Min tid i Grønland. Grønland i min tid. Fiskeri, Biologi, Samfund 1948-1985. (Viborg 1989).
Erik L. Balslev Smidt: Om overgangen fra fangst til fiskeri i Vestgrønland. I tidsskriftet »Grønland« 1983, s. 125-44.
Statistiske oplysninger om Grønland, 1942.



Motorbåden »Carl Ryberg« med en beskeden helleflynder på siden. Bemærk lineudkasteren, den såkaldte »Shoot«, agter. Fot.: G. Galster, 1930. © Arktisk Institut.