

Kysttrafikken og forsyningstjenesten i Grønland under 2. Verdenskrig

Af Helge Schultz-Lorentzen

50-året for Danmarks befrielse, og dermed Grønlands genforening med Danmark, blev i 1995 mindet på mangfoldige måder i såvel Danmark som Grønland. Tilbageblik på mange begivenheder blev foretaget såvel i medierne som ved diverse sammenkomster, og mange personer blev mindet og takket for deres indsats under krigen.

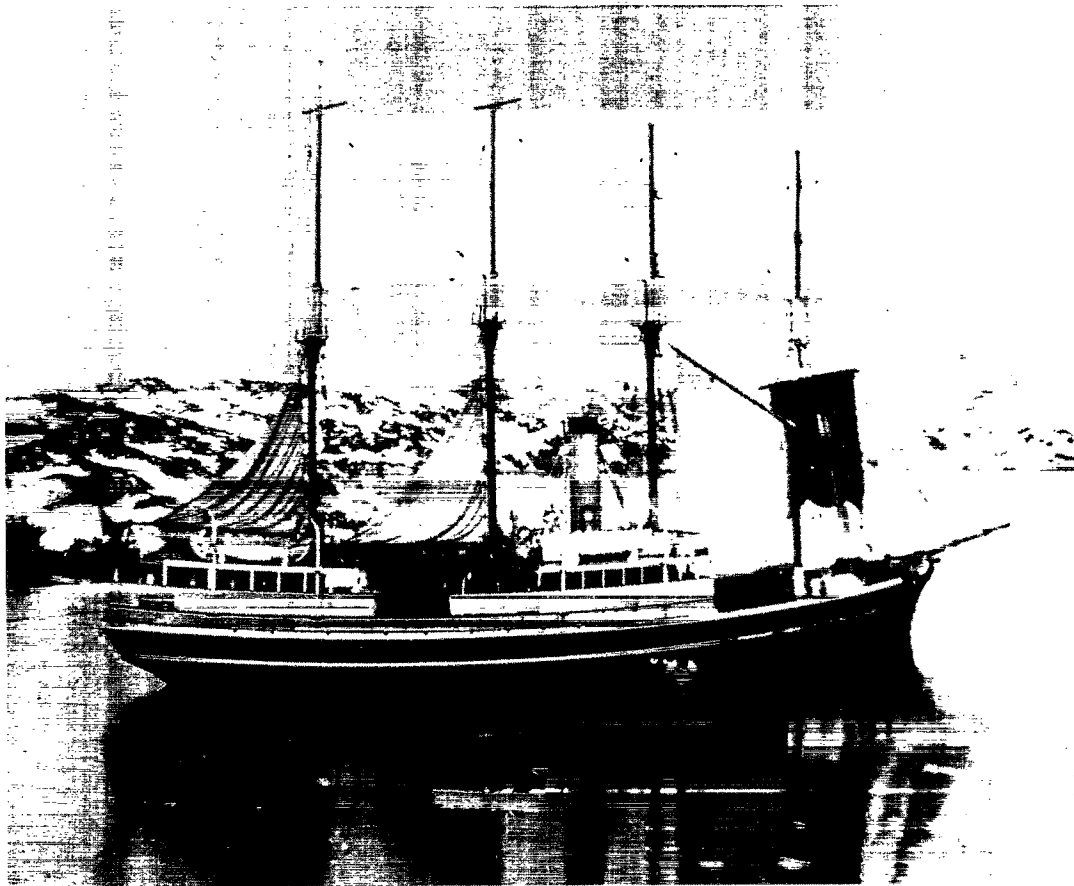
Denne artikel handler om de fartøjer og deres besætninger, som under Grønlands adskillelse fra Danmark, bragte forsyningerne frem og holdt samfærdselen i gang langs Grønlands kyster. En særdeles beundringsværdig indsats og et ganske enestående arbejde, som nok er værd at mindes.

Skibstrafikken før 1940

Indtil hin skæbnsvangre 9. april 1940 modtog Grønland hvert år sine forsyninger fra Danmark med KGH's atlantskibe: flagskibet m/s DISKO fra 1927, som gjorde 4 rejser årligt, s/s HANS EGEDE fra 1905, 4 rejser årligt, s/s GERTRUD RASK fra 1923, 5 rejser, s/s GUSTAV HOLM, oprindeligt bygget til Kryolitselskabet 1893 som FOX 2, overtaget af KGH 1924, som gjorde 2-3 rejser,

m/skonnerten SVÆRDFISKEN, indkøbt 1924, 3 rejser og s/s GODTHAAB fra 1898, som efter 1925 ikke var i fast fart, men udlånt til videnskabelige ekspeditioner. Disse skibe suppleret med 2-3 chartrede skibe bragte forsyninger, post og passagerer frem direkte til de enkelte kolonier i perioden ultimo marts til primo november. GERTRUD RASK sørgede desuden for forsyningerne til Ammassalik og Scoresbysund på østkysten samt efter 1937 også til Thule. Kryolitselskabets dampskib s/s JULIUS THOMSEN fra 1927 besejlede udelukkende Ivigtut med forsyninger og mandskab.

Helge Schultz-Lorentzen, f. 23.12.26 i København, opvokset i Grønland, lærereksamen 1953, ansat ved det grønlandske skolevæsen 1954-82, 1958 efterskoleforstander i Aasiaat, 1961-82 ledende skoleinspektør i Qaqortoq. 1982 ansat ved Grønlands Landsmuseum og fra 1984 leder af Grønlandssekretariatet på Nationalmuseet. Har skrevet flere artikler om skibsfart i Grønland og sammen med arkitekten Søren Vadstrup udgivet bogen »Julianes Haab« Qaqortoqs bebyggelsehistorie, Atuakkiorfik 1994 samt flere artikler om Grønlands bygningshistorie. Fra 1990 formand for Det grønlandske Selskab.



s/s GERTRUD RASK tørrer sejl i Julianehåb. Foto Ulf Gad.

Den interne kysttrafik mellem kolonidistrikterne var ret begrænset. Passagerbefordring, der mest drejede sig om tjenstlige forflyttelser samt gods- og postforsendelser mellem kolonierne blev klareret af togtefartøjerne. Dog medtog Atlantskibene også passagerer, gods og post på kysten, når det var muligt. Forbindelse mellem kolonien og distriktets udsteder og bopladser blev ligeledes opretholdt af togtefartøjerne og koloniens motorbåde.

Før krigen levede man i hvert koloni-

distrikt ret isoleret fra omverdenen. Undertagelsen var naturligvis når Danmarks-skibet ankom med post, mennesker og nyheder ude fra. Så var der travlhed på havnen og fest i kolonien. Det skete da også, at et af togtefartøjerne anløb eller der kom besøg af landsfogeden, provsten eller skolekonsulenten. Men bortset fra det pust, man fik udefra, var en sådan begivenhed ikke at regne mod Danmarksskibenes ankomst og ophold. Endelig var der de såkaldte »sommermænd«, som i egne fartøjer rejste langs kysten

hver sommer: geodæterne i de »blå både«, marinens opmålings- og inspektionsfartøjer, fiskeribiolog Poul Marinus Hansen i UMARISQ og motorinspektør Aug. Olafsson i DAGMAR, Knud Rasmussens gamle motorbåd. Alle velkomne gæster. Kun sidstnævnte nåede til Grønland i 1940.

*Administrationen og forsyningstjenesten
efter 9. april*

Da forbindelsen til Danmark blev afbrudt den 9. april 1940 var Grønlands forsyning af varer et af de mange problemer, der hurtigt måtte findes en løsning på. Allerede i efteråret 1939 havde Grønlands Styrelse imidlertid været så forudseende, at man ikke alene havde fyldt alle efterårets skibe til bristepunktet med varer, men også udsendt ekstra forsyninger med et par chartrede skibe, der skulle hente kryolit i Ivigtut. Disse ekstraforsyninger blev oplagret i henholdsvis Julianehåb og Godthåb og skulle bringes ud til kolonierne i tilfælde af forbindelsen til Danmark skulle stoppe.

Lige inden den tyske besættelse var s/s GERTRUD RASK afsejlet d. 20. marts med 445 tons last til Julianehåb og s/s HANS EGEDE var afgået d. 2. april med 500 tons til Frederikshåb og Godthåb. Kryolitselskabets JULIUS THOMSEN var ligeledes afsejlet med fuld last til Ivigtut den 31. marts, men blev opbragt af englænderne og nåede først frem til Ivigtut den 2. juni efter 7 ugers internering i engelsk havn.

m/s DISKO lå fuldstændt ved Handels Plads for enden af Strandgade, klar til afgang d. 11. april og kom ikke afsted. m/s SVÆRDFISKEN, s/s GUSTAV HOLM

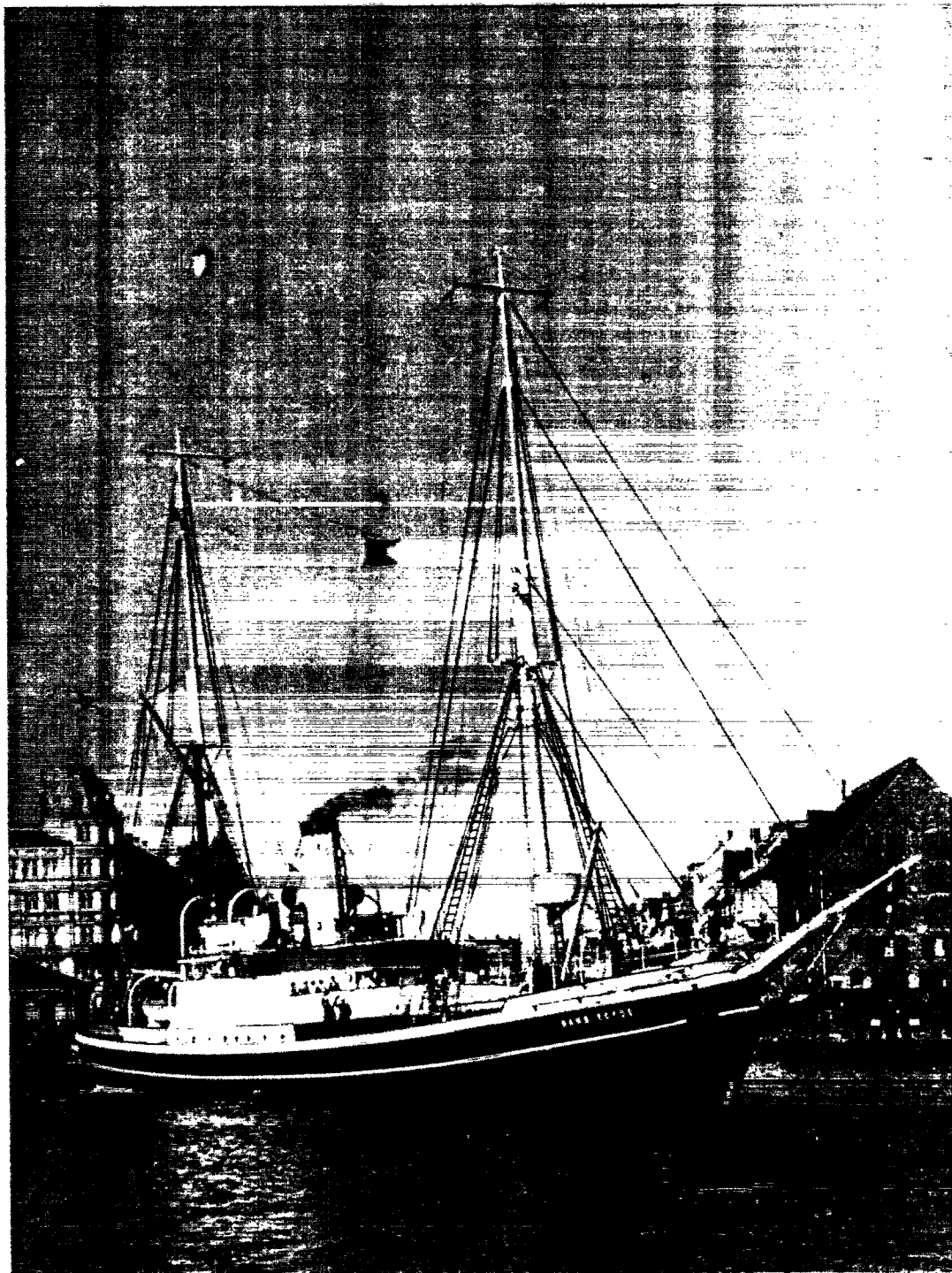
og s/s GODTHAAB, der var oplagt, måtte ligeledes forblive i Danmark under hele krigen.

I Grønlands Styrelse var man naturligt nok stærkt bekymret over situationen og udsendte flere direktiver om hvordan man skulle forholde sig. Bl.a. en telegrafisk forholdsordre d. 22 april, hvori man til sidst skriver: »Embedsrejser, togtrejser, hospitalsindlæggelser indskrænkes til de uafviseligt nødvendige med strengeste økonomisering af brændselsolie samt den størst mulige anvendelse af sejlkraft til alle fartøjer.«

Da havde Landsfogeden i Sydgrønland allerede den 15. april udsendt en bekendtgørelse om, at alt salg af solarolie og petroleum til private var forbudt, og at tjenestemænds motorbådsrejser skulle ophøre bortset fra tilfælde, hvor det var bydende nødvendigt samt at sejlføring med stoppet motor skulle benyttes mest muligt og tomgangskørsel begrænses til mindst mulige minutantal. Denne bekendtgørelse blev dog senere ophævet igen.

I Grønland tog landsfogederne Eske Bruun i Godhavn og Axel Svane i Godthåb nu sagen i egen hånd, idet de d. 23. april udsendte meddelelse om, at de på eget ansvar havde overtaget regeringsmyndigheden og administrationen af Grønland. Samme dag oprettede Danmarks gesandt i USA, minister Henrik Kaufmann »American Danish Greenland Commission« i New York, hvis opgave først og fremmest skulle være at sikre forsyninger til Grønland og afsætning af grønlandske produkter i Amerika.

Fremskaffelse af forsyninger til Grønland var det problem, der først og frem-



s/s HANS EGEDE i København på vej til Grønland.

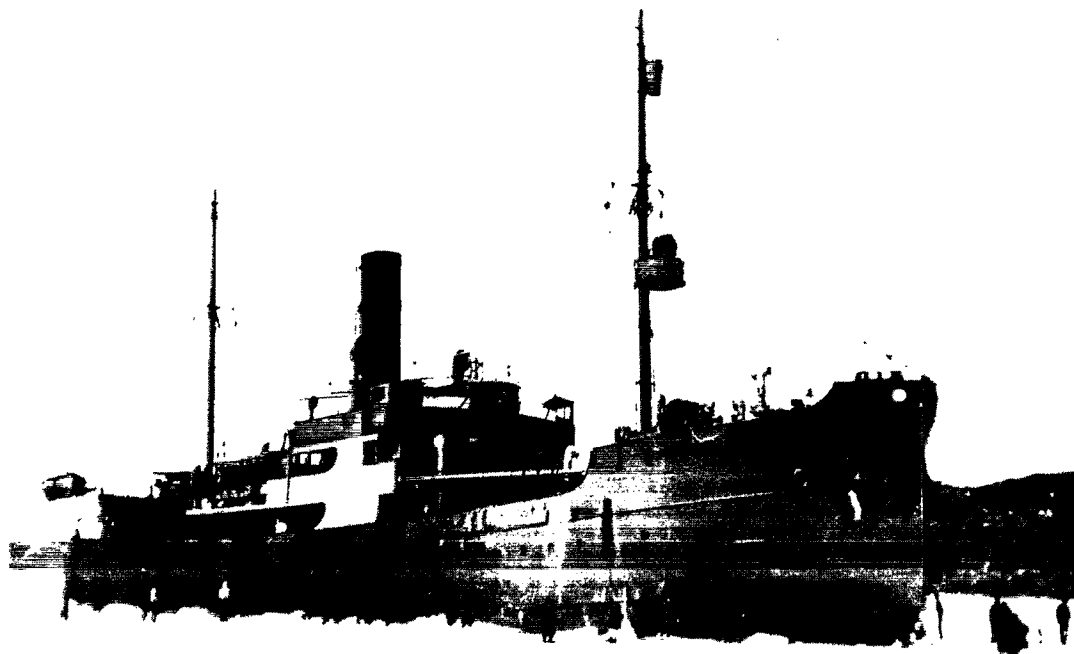
mest trængte sig på. Levestandarden måtte – så vidt det overhovedet var muligt – holdes på samme niveau som før krigens begyndelse. Det vil sige regelmæssig forsyning af almindelige forbrugsvarer og af varer, der var nødvendige til opretholdelse af de grønlandske erhverv. Man ville med andre ord gøre alt hvad der var muligt for, at den grønlandske befolknings tillid til den danske administration og dennes evne til at holde Grønland forsynet som hidtil ikke gik tabt.

Den katastrofale situation fra englandskrigen 1908-14 har man uden tvivl også haft i tankerne. En gentagelse måtte man sætte alt ind på at undgå. Først på sommeren 1940 blev der afsendt

en delegation til USA for at få etableret et indkøbskontor, og i løbet af forholdsvis kort tid kunne man modtage de første laster med varer fra USA.

Men også fra Canada modtog man allerede i begyndelsen af juni forsyninger til Ivigtut.

Afskibningen fra Amerika foregik det første år (1940) fra New York med fragtede – mest norske – skibe, der skulle til Ivigtut for at hente kryolit. Lasterne blev oplosset enten i Ivigtut, Julianehåb eller Godthåb, hvorfra GERTRUD RASK og HANS EGEDE videretransporterede varerne til de øvrige kolonier, godt hjulpet af KGH's togtefartøjer. I slutningen af november 1940 afgik HANS EGEDE til



s/s JULIUS THOMSEN ved iskanten i Christianshåb 1943.

New York og lige efter årsskiftet fulgte GERTRUD RASK efter. I løbet af 1941 afhentede de to KGH skibe flere laster i Amerika, men deltog også i et vist omfang i kystbesejlingen. JULIUS THOMSEN afgik allerede i slutningen af juni 1940 på sin første rejse til USA og bragte flere laster fra Amerika direkte ud til kolonierne.

I løbet af foråret 1941 indså man imidlertid, at det var nødvendigt at omorganisere forsyningstjenesten. Ved Godthåb oprettede man et centralkontor, som under ledelse af handelsinspektør Axel Malmquist, dels skulle skaffe de nødvendige varer udefra og dels sørge for, at de blev fordelt i Grønland i henhold til de enkelte kolonidistrikters behov. Desuden skulle indhandlingen af grønlandske produkter, deres bearbejdning samt opsamling af de færdige produkter i bestemte afskibningshavne sættes i system. Samtidig blev »American Danisch Greenland Commission« i New York nedlagt og erstattet af en permanent Greenland Delegation, i daglig tale benævnt Greendel, som blev tilknyttet det danske general-konsulat i New York.

Man etablerede transithavne hvortil de chartrede skibe gik. Egedesminde for Nordgrønland og Godthåb/Sukkertoppen for Sydgrønland, mens Julianehåb som hidtil fik direkte forsyning til det store distrikt, der dengang også omfattede Narsaq og Nanortalik. I transithavnene skulle skibslasterne fra USA og Canada losses og opmagasineres for senere at fordeles til vestkystens 13 kolonier og ca. 60 øvrige handelssteder, hvilket krævede skibstonnage af et betydeligt omfang.

Disponible skibe og togtefartøjer

Til disposition havde man atlantskibene GERTRUD RASK (Chr.Vestmar), HANS EGEDE (N.O.Pedersen) og JULIUS THOMSEN (O.J.Nielsen), som forøvrigt alle blev indregistreret i Godthåb, og under hele krigen førte dansk splitflag med de korslagte harpuner. Desuden rådede man over de fartøjer, som almindeligvis hørte til hvert kolonidistrikt på vestkysten: et togtefartøj, et par motorbåde samt nogle gamle sejlførende storbåde, der for det meste blev bugseret af et motordrevet fartøj, og som ofte blev anvendt til transport af kul, spæktønder o.lg. rundt i distriktet.

Det var dog Handelens flåde af togtefartøjer – skonnertflåden – der kunne gøre størst nytte i forbindelse med udbringning og fordeling af forsyningerne.

I foråret 1940 talte denne flåde 6 motorskonnerter og 5 motorgaleaser, samt 1 motorjagt. De var højst forskellige i alder, størrelse og stand. Den ældste bygget 1898 og den yngste 1934. Kun 3 af dem var bygget til KGH. De øvrige var erhvervet brugt, selv om et par af dem havde haft en fortid i grønlandske farvande.

I Julianehåb rådede man over skonnerterne BJØRNEN med en lasteevne på 80 tons og SØKONGEN, der kunne laste 140 tons.

Desuden havde man den gamle sejlgalease EMMA fra 1885 og motorjagten ERIK RØDE – KGH's første motordrevne togtefartøj, som imidlertid var lagt op for kondomnering. I Frederikshåb var motorgaleasen LOUISE på 46 brt. stationeret. Desværre forliste LOUISE i sommeren 1940 på vej til værftet i Holsteinsborg.



Skibshavnsvejen i Godthåb under krigen. Det 2 etagers hus midt i billedet er Handelsinspektoratet, hvorfra forsyningstjenesten under krigen blev dirigeret. Huset foran er den canadiske konsulatbygning.

I Godthåb var skonnerten KLAPMYDSEN med en lasteevne på 150 tons, i Sukkertoppen galeasen NARHVALEN, der kunne klare 40 tons, i Holsteinsborg galeasen HVALROSSEN ligeledes til 40 tons, i Egedesminde den tremastede motorskonnert FYLLA, der kunne rumme 200 tons og i Christianshåb motor-galeasen NORDLYSET til 55 tons. Godhavn rådede over galeasen HVALEN til 50 tons og i Umanaq var skonnerten HVIDFISKEN, der havde plads til 110 tons og endelig var motorskonnerten SIGRID, som kunne rumme 90 tons, placeret i Upernavik.

FYLLA, KLAPMYDSEN og SØKONGEN blev i 1941 direkte underlagt centralkontoret i Godthåb og skulle hovedsagelig fordele forsyninger langs hele vestkysten og til Thule.

Besætningerne var overalt grønlandsk, mens fartøjsførerne var dansk i SØKON-

GEN (først skiftende, fra 1941 K.Holst), KLAPMYDSEN (I.Juul Andersen), FYLLA (Aage Hansen), NORDLYSET (P.Jakobsen), HVIDFISKEN (Alfr.Christensen) og SIGRID (Per Vilsen); og grønlandsk i BJØRNEN (Jakob Karlsen, »Jakka«), NARHVALEN (Albrecht Skifte, Aalibak)), HVALROSSEN (Andreas Olsen, Andaliarse), HVALEN (Carl Thygesen, senere K.Høhl) og LOUISE (Elias Møller).

De fleste af disse togtefartøjer havde haft en broget og spændende fortid før de var havnet i den grønlandske »indenrigsflåde«. (Se omtale af de enkelte fartøjer sidst i artiklen).

Ialt havde Grønlands Styrelse i 1939 foruden de 12 omtalte togtefartøjer (distriktsfartøjer) med motor, 36 motorbåde samt 86 sejlførende fartøjer, heraf 7 togtefartøjer (storbåde) under 20 tons og 1 over (galeasen EMMA) – alle uden

motor. (Grønlandske fiskere og fangere havde ialt 73 motordrevne fartøjer).

I september 1940 forliste – som allerede nævnt – LOUISE på vej fra Frederikshåb til værftet i Holsteinsborg. Besætningen på 5 mand – alle fra Frederikshåb – omkom. Den gamle motorgalease ERIK RØDE blev ophugget.

Der var således 10 fartøjer til, dels at fordele forsyningerne fra transithavnene, og dels til den videre transport fra distriktets handelspladser med hjælp fra koloniens storbåde og større motorbåde. Som returlast medbragte de spæk, saltfisk, skind m.v. fra indhandlingstederne til transithavnene, hvor de grønlandske produkter skulle afskibes til Amerika, Canada eller Portugal, hvorfra man blev forsynet med salt og som aftog flere skibsladninger saltfisk.

Østkystens to kolonier samt Thule var naturligvis særlig problematiske at komme til, men de skulle jo også have forsyninger.

I 1940 gennemførte SØKONGEN 2 rejser til Ammassalik med styrmand Thøger Sørensen fra GERTRUD RASK (senere kendt som KGH-kaptajn »Supersøren«) som skipper. BJØRNEN gjorde 1 rejse til Angmassalik og Scoresbysund. Det var iøvrigt første gang nogensinde, at skonnerter fra vestkysten besejlede Østgrønlands kolonier. Året efter var det GERTRUD RASK, der besejlede østkysten. Da Amerika kom med i krigen var det ganske udelukket at sende skonnerter til Østgrønland og forsyningerne blev sendt med amerikanske skibe fra baserne. Dette var befolkningen i Ammassalik og Scoresbysund ret misfornøjede med. Ikke

fordi man på nogen måde led nød, men forsyningerne kom meget uregelmæssigt. Det værste var dog, at man ikke så et skib med dansk flag fra 1941 til 1945.

Thule blev i 1940 besejlet af GERTRUD RASK, og i de følgende år af FYLLA sammen med henholdsvis HVIDFISKEN i 1942 og KLAPMYDSEN i 1943. I 1944 var det JULIUS THOMSEN, der var i Thule.

1942 blev et katastrofeår for den grønlandske skibsfart. På rejse fra New York med fuld last til Holsteinsborg grundstødte GERTRUD RASK den 7. febr. på Novoskotiaskysten i stormfuldt vejr. Skibet totalforliste, men hele besætningen blev reddet.

Den 27. febr. afsejlede HANS EGEDE fra Ivigtut til New York, men nåede aldrig sit bestemmelsessted. Skibet var blevet offer for en tysk torpedo. Alle 23 besætningsmedlemmer mistede livet.

Tabet af disse to hæderkronede skibe blev naturligvis hurtigt mærkbart.

JULIUS THOMSEN blev herefter hovedsagelig sat ind i kysttrafikken, og transporterede bl.a. kul fra Qutdligssat til vestkystens kolonier og forsynede desuden kolonierne med olie og petroleum fra de amerikanske baser i Grønland. JULIUS THOMSEN eller JUTHO, som det populære skib kaldtes i daglig tale, foretog dog under hele krigen også adskillige rejser til New York og Canada med grønlandske produkter og bragte varelaste med tilbage til Grønland.

Det var dog først og fremmest de 10 togetfartøjer, der måtte sørge for forsyningernes fordeling.

Som det fremgår af nedenstående oversigt steg antallet af sejlede sømil årligt for skonnertflåden markant fra normalåret 1939 til første krigsår 1940 (godt 60 % i samlede sejl distance og ca 95% fra 1939 til rekordåret 1941).

Der er således blevet sejlet mange sømil i disse år. Til sammenligning er afstanden fra Egedesminde til Thule ca 540 sømil og fra Godthåb til Egedesminde ca 320 sømil. Fra Nanortalik til Thule er der ca 1135 sømil og fra Kap Farvel til København ca. 2000 sømil. Fra Kap Farvel til New York lidt kortere.

I skonnertflådens samlede antal udsejlede sømil kan man bemærke den stærke stigning fra 1940 til 41, hvilket bl.a. skyldes HANS EGEDES og GERTRUD RASKs væsentlig større indsats i kysttrafikken i 1940. Nedgangen i 1943 og 44 skyldes bl.a. at JUTHO i disse år tog mere del i fordeling af forsyninger langs kysten.

I 1944 overtog Administrationen redieriet J.Lauritsens skib LINDA DAN, som ligeledes blev indregistreret i Godthåb og

førte KGHs harpunflag til krigens slutning. LINDA sejlede udelukkende i fart mellem Amerika og Grønland.

Før krigen var det ganske uhørt, at man sejlede mellem kolonierne i vintermånederne. Men beretninger fra krigsårene fortæller, at der faktisk var gang i sejladsen året rundt, hvor det kunne lade sig gøre for isen. Navnlig i Sydgrønland var skonnerterne på farten stort set hele året og i de første krigsår (1940, 41 og 42) var man begunstiget af vintre med tålelige vejrforhold, så sejsæsonen også i Nordgrønland kunne forlænges. Derimod var vejrforholdene i 1943 og 44 ret dårlige, hvilket naturligvis fik indvirkning på sejladsen.

Vinteren kom tidligt i 1944 og efter årsmånederne bød på nogle meget kraftige storme i hele Grønland. Navnlig i Nordgrønland gik det ud over trafikken og der blev meldt om store forsinkelser og haverier på flere af fartøjerne. Således var HVIDFISKEN 11 dage om at nå fra

<i>Udsejlede sømil</i>	<i>1939</i>	<i>1940</i>	<i>1941</i>	<i>1942</i>	<i>1943</i>	<i>1944</i>
FYLLA	5616	6048	9838*	9397*	9372*	6567
KLAPMYDSEN	3285	6666	8329	6434	9753*	5951
SØKONGEN	2320	5400	8000	6474	2821	3015
HVIDFISKEN	—	5357	7593	6103*	6945	4482
SIGRID	3925	5130	5824	6822	5425	6716
BJØRNEN	2806	5396	4317	5463	3691	4779
HVALEN	3503	3583	4943	4447	4678	5050
NORDLYSET	5684	5910	5795	7232	5586	6028
NARHVALEN	3020	4174	5051	4067	4382	4183
HVALROSSEN	3125	5572	4149	6245	6316	5098
<i>sømil ialt:</i>	33284	53236	63839	62684	60532	51869

* Thule-rejser

Skonneriflådens transport af gods 1939-44

Mængden af gods der blev transporteret rundt på kysten fremgår af nedenstående:

<i>Transporteret vægttons i</i>	<i>1939</i>	<i>1940</i>	<i>1941</i>	<i>1942</i>	<i>1943</i>	<i>1944</i>
FYLLA (200 tons)						
indenf.distrikt:	392	190	161	40	0	0
udenf.distrikt:	2660	2523	2516	3010	3390	3776
<i>ialt transporteret</i>	3052	2713	2677	3050	3390	3776
KLAPMYDSEN (150 tons)						
indenf.distrikt:	2318	650	0	50	547	243
udenf.distrikt:	50	2100	2965	1900	3824	3400
<i>ialt transporteret</i>	2368	2750	2965	1950	4371	3643
SØKONGEN (140 tons)						
indenf.distrikt:	1398	544	250	308	818	3181
udenf.distrikt:	0	1100	2550	3394	1335	0
<i>ialt transporteret</i>	1398	1644	2800	3702	2153	3181
HVIDFISKEN (110 tons)						
indenf.distrikt:	—	750	1095	358	376	218
udenf.distrikt:	—	1665	2919	2078	2916	1786
<i>ialt transporteret</i>	—	2415	3114	2436	3292	2004
SIGRID (90 tons)						
indenf.distrikt:	1221	541	448	331	488	344
udenf.distrikt:	532	1345	1337	2100	1678	1970
<i>ialt transporteret</i>	1753	1886	1785	2431	2166	2314
BJØRNEN (80 tons)						
indenf.distrikt:	775	500	1300	2622	780	580
udenf.distrikt:	250	550	600	290	1692	1592
<i>ialt transporteret</i>	1025	1050	1900	2912	2472	2172
NORDLYSET (55 tons)						
indenf.distrikt:	1042	1335	1857	413	684	935
udenf.distrikt:	493	504	431	2287	1535	1684
<i>ialt transporteret</i>	1535	1839	2288	2700	2219	2619
HVALEN (60 tons)						
indenf.distrikt:	479	630	127	274	434	489
udenf.distrikt:	970	705	1532	1339	1977	2277
<i>ialt transporteret</i>	1449	1335	1659	1613	2411	2766
NARHVALEN (40 tons)						
indenf.distrikt:	1430	1120	1193	1030	736	956
udenf.distrikt:	229	535	764	827	808	630
<i>ialt transporteret</i>	1659	1655	1957	1857	1544	1586
HVALROSSEN (40 tons)						
indenf.distrikt:	1200	1248	1429	2003	1346	1344
udenf.distrikt:	0	285	557	650	751	445
<i>ialt transporteret</i>	1200	1533	1986	2653	2097	1789



m/sk. SØKONGEN og m/sk. BJØRNEN en tidlig forårsdag 1945 i Julianehåb.

Umanaq til Egedesminde efter en meget dramatisk tur, og FYLLA nåede ikke frem til Upernavik på grund af is, så man den vinter måtte undvære en del vigtige varer, bl.a. tændstikker og the.

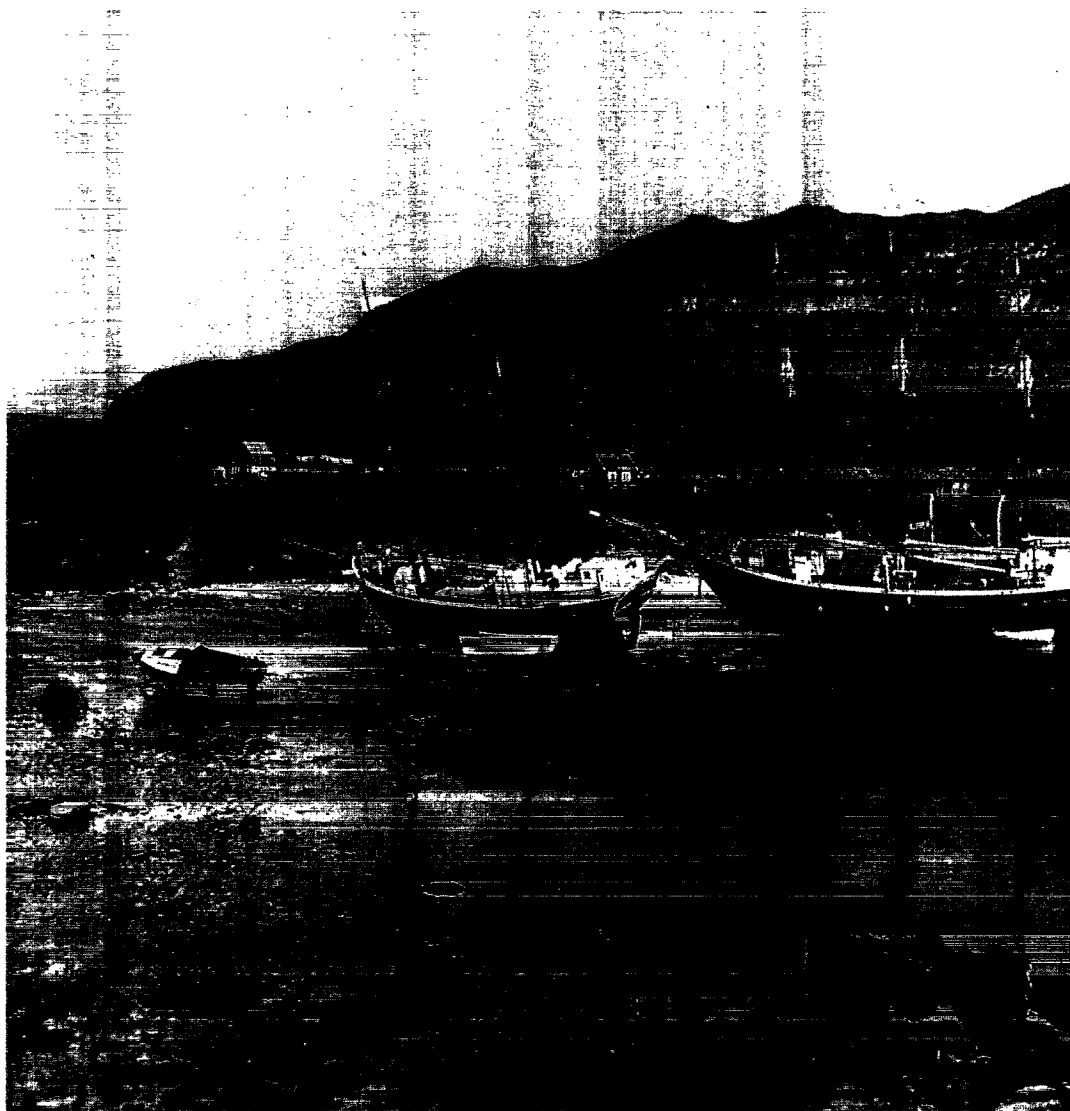
Værftet i Holsteinsborg

Den uafbrudte sejlads i al slags vejr og ofte i isfyldt farvand sled enormt på skibene. Det gik ud over både motorer og skrog og et værftsophold i Holsteinsborg kunne ind imellem blive påkrævet.

Værftet i Holsteinsborg spillede naturligvis en meget vigtig rolle for at skonnertflåden og motorbådene kunne holdes sejlene. Specielt var det vanskeligt at holde motorerne igang i 5 år uden fornyelser og tilførsel af reservedele.

HVIDFISKEN havde netop gennemgået en meget stor renovering i 1938-39 og havde således ikke behov for værftsbesøg de 3 første år. NORDLYSET, der var det yngste af fartøjerne, var på værft i ialt 61 dage, mens SØKONGEN opholdt sig 162 dage på vært i 1943 og KLAPMYDSEN 136 dage i 1942

SIGRID kom i efteråret 1941 til Holsteinsborg fra Upernavik for at få installeret ny motor på værftet. Opholdet varede 172 dage. SIGRID fik en amerikansk dieselmotor – en »Fairbanks-Morse« på 120 HK, en stor forbedring i forhold til den lille 40 HK Lysekil-motor den havde. SIGRID blev således det første fartøj i Grønland med dieselmotor, som der dog ofte var skade på. KLAPMYDSEN fik i



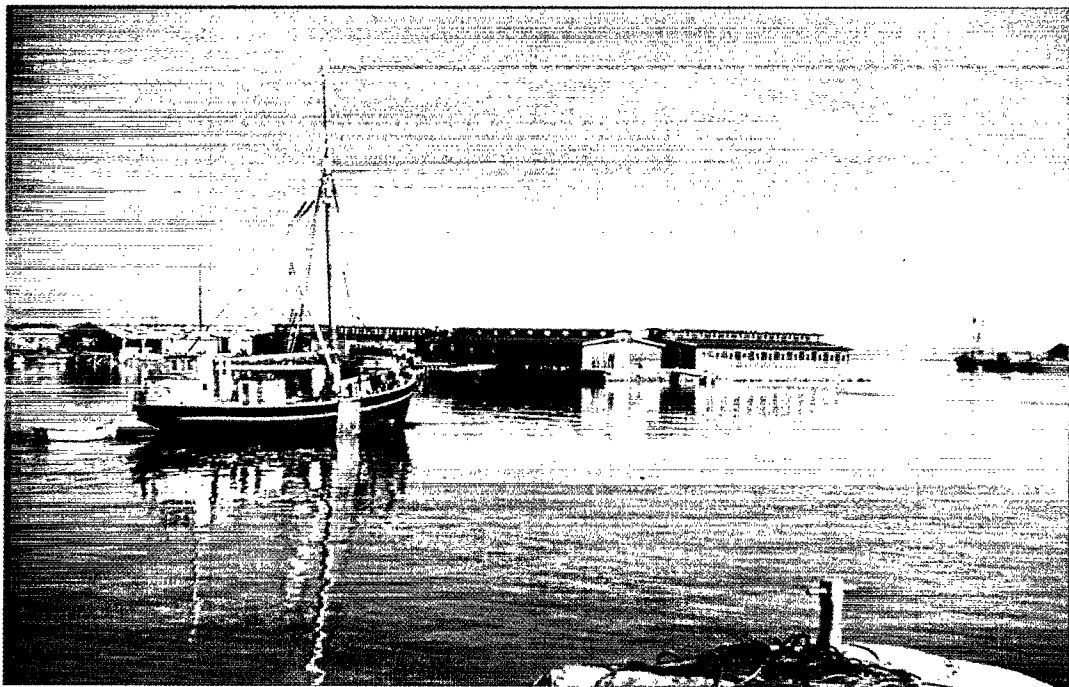
m/gl. NORDLYSET og m/sk. FYLLA banksat i Christianshåb under krigen. © Årktisk Institut.

1942 isat motoren fra Færingehavns motorkutter NAGTORALIK, som derefter blev oplagt.

Rejseaktiviteten og de mindre fartøjer

Under krigen blev rejseaktiviteten mellem kolonierne væsentlig større end den havde været før. Foruden togtefartøjerne,

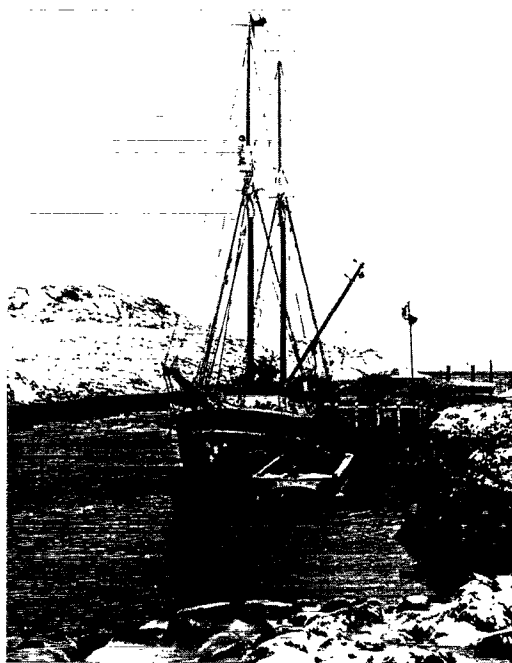
der fordelte varer fra transithavnene, var der også andre fartøjer, som bidrog til at holde forbindelsen i gang mellem kolonierne på Vestkysten. Man vovede sig i højere grad uden for distriktet selv i mindre fartøjer. Dette havde betydning for såvel postforbindelserne som passagerbefordringen mellem kolonidistrikterne.



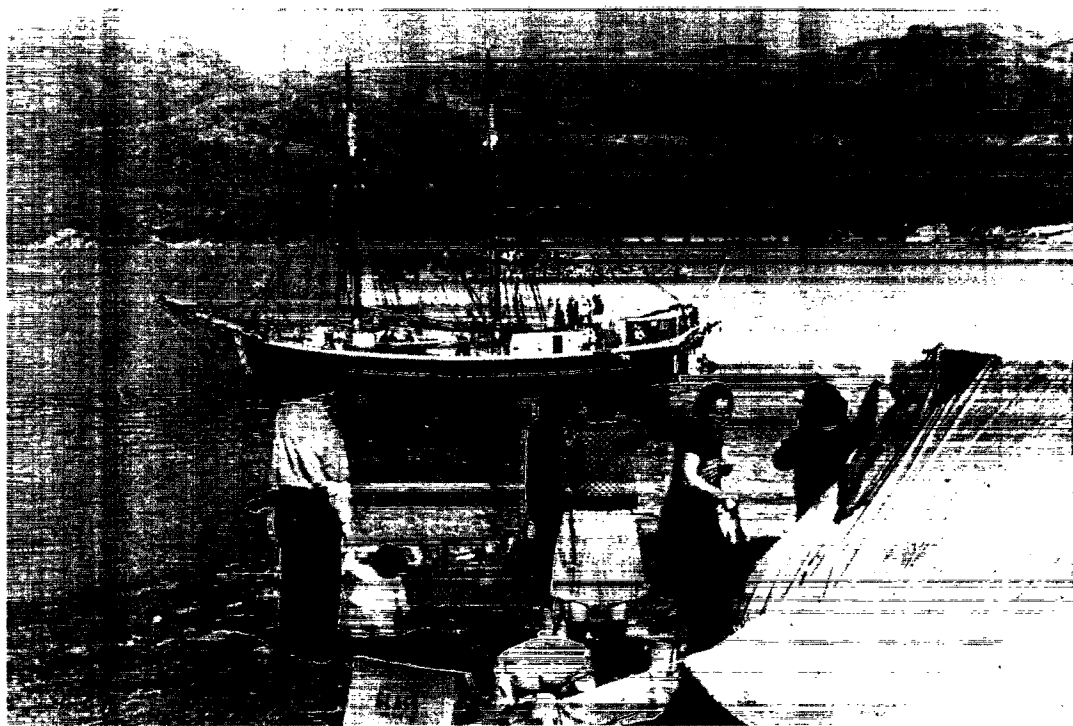
m/gl. HVALEN i Egedesminde.

Men navnlig betød det, at indbyggerne i den enkelte koloni fik større kontakt med nabokolonierne og derved følte sig mindre isoleret fra omverdenen end tidligere. I den forbindelse kom de mindre både også til at spille en rolle.

Næsten alle kolonier havde en lægebåd, hvoraf Sukkertoppens »Agpa« og Godthåbs »Adolf Jensen« var de største. De øvrige var små og utidssvarende. »Agpa« tog ofte turen fra Sukkertoppen til både Godthåb og Holsteinsborg, ligesom »Adolf Jensen« ofte var i Frederikshåb. Lægebådene »Nauja« i Jakobshavn og »Per« i Egedesminde gjorde også tit afstikkere til nabokolonierne i Diskobugten i sommerhalvåret. Begge landsfogeder havde en større rejsebåd: Sydfogeden i Godthåb havde motorjagten »C.P. Holbøll« fra 1930 og Nordfogeden i



m/sk. SØKONGEN lossert i Sydprøven.

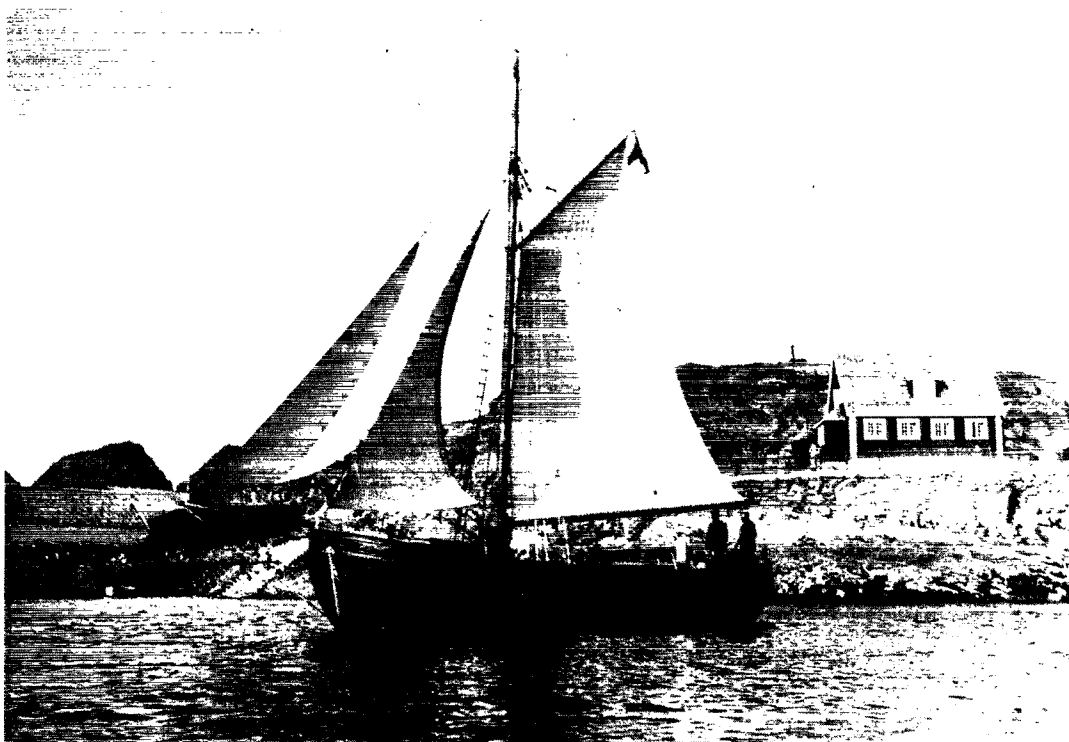


m/sk. KLAPMYDSEN ved indsejlingen til Godthåb. © Arktisk Institut.

Godhavn havde kutteren »Leif«, der var helt tilbage fra 1908, og som i 1942 blev degraderet til almindelig rejsebåd i Holsteinsborg. »Holbøll«, der var et meget velegnet rejsefartøj, blev mest benyttet til tjenstlige rejser langs kysten af landsfoged Bruun, handelsinspektør Malmquist eller andre overordnede tjenestemænd, men blev også stillet til rådighed for Grønlands eneste tandlæge, Anker Borregård, der med fast station i Jakobs-havn og senere Godthåb berejste kysten i sommerhalvåret for at reparere tænder. Provsten for Grønland havde ligeledes en større rejsebåd (fra 1942 *Úmârigsok*), og iøvrigt havde kirke-skolevæsenet (skolekonsulenterne) i Julianehåb (*Qaleralik/Muslingen*) og Egedeminde (Egil)

også egen motorbåd, som de berejste deres distrikter med. Desuden havde enkelte andre institutioner f.eks. fåre-avlen i Godthåb og Julianehåb deres eget fartøj.

De såkaldte »sommermænd« nåede ikke at komme op inden 9. april. Det drejede sig bl.a. om geodæterne, hvis blå både, KIVIOQ, W.A.GRAAH, I.P. KOCH og C.C.G.ANDRÆ som sædvanligt var lagt op på værftet i Holsteinsborg for vinteren. Det var imidlertid kun I.P.KOCH og W.A.GRAAH der kom til at sejle i krigsårene. Fra november 1940 til juni 1942 var I.P.KOCH vagtsbåd for de i Ivigtut stationerede amerikanske soldater, mens GRAAH sejlede for Administrationen i Godthåb. Fra juli 1942 til juli



Landsfogedens motorjagt C. P. HOLBØLL i Sukkertoppen 1934. © Arktisk Institut.

1945 byttede de to både roller. KOCH blev derefter rejsebåd for kaptajn Chr. Vestmar, der efter GERTRUD RASK's forlis blev udset til at være skibsinspektør for statens fartøjer i Grønland.

Marinens kuttere TERNEN og MAA-GEN, henholdsvis opmålingskutter og fiskeriinspektionskutter, lå ligeledes op-lagt i Grønland og ventede på at blive be-mandet, da 9. april indtraf. Begge fartøjer blev taget i brug og flittigt benyttet, som rejsebåde af administrationens embeds-mænd og til specielle transport- eller pas-sageropgaver.

Hvalfangerskibet SONJA's besætning skulle ligeledes have været op med DI-SKO, men måtte blive i Danmark. SON-

JA lå alle krigsårene agterfortøjet på sin sædvanlige vinterplads ud for præsteboli-gen i Sukkertoppen havn. I eftersomme-ren 1943 kom SONJA dog ud på en lille sejltur, idet den af HVALROSSEN og DAGMAR med motorinspektør Olafs-son blev bugseret til Holsteinsborg, hvor skibet fik en tiltrængt rustbankning og nymaling m.v. fra for til agter. SONJA blev i juli 1944 bugseret tilbage til sin gamle plads af MAAGEN med Svend Brønnum som fører.

På Landsrådsmødet i Godthåb 1943 stillede medlemmet fra Holsteinsborg, Frederik Lennert iøvrigt forslag om at SONJA blev bemandet med dansk fører og maskinmester og sendt på hvalros-



Geodætiske Båden A. V. GRAAH, som administrationen benyttede under krigen. Her fotograferet i Jakobshavn.

fangst med grønlandsk besætning fra Holsteinsborg. Det samme medlem foreslog også, at KIVIOQ, der stod ubenyttet på beddingen blev solgt til kommunen.

Begge forslag blev imidlertid afvist. SONJA skulle bruge 6 tons kul om dagen for at holdes igang, så det ville være ret urentabelt, og KIVIOQ var trods alt Geodætisk Instituts ejendom og iøvrigt i besiddelse af den eneste maskine, der kunne bruges som reserve, hvis en af skonnerternes maskiner skulle bryde sammen.

Passager- og postproblemer

Passager- og postbefordringen voldte problemer.

Før krigen var kystpassagertrafikken

som nævnt ret begrænset. Post og gods indleveret på kolonikontoret kom med de tilfældige lejligheder der opstod. Et brev kunne derfor godt være fra få dage til flere måneder om at komme f.eks. fra Sukkertoppen til Godthåb. Dette ændrede sig ikke synderligt, idet posten stadig blev sendt videre med de skibs- og bådanløb, der viste sig.

I krigsårene kom der væsentlig mere gang i rejseaktiviteten langs kysten. Alene på grund af de flere skibs- og motorbådsanløb ved de enkelte kolonier blev både postforbindelserne og mulighederne for besøgsrejser stærkt forøget. Desuden var der flere, der rejste i tjentlige ærinder, Ivgutut-arbejdere fik mulighed for at holde ferie rundt omkring på kysten og både grønlandere og danske benyttede gerne de givne lejligheder til at rejse på besøg til andre kolonidistrikter o.s.v. Det kunne til tider være ret svært at skaffe sig plads på de fartøjer, der kom forbi.

Skonnerterne var kun indrettet til at havde plads til enkelte passagerer, mens de mindre galeaser – bortset fra NORD-LYSET – slet ikke havde plads til at medtage passagerer. Alligevel var disse fartøjer ofte overfyldte med rejsende, og i mange tilfælde så det var ganske uforsvarligt. Et forhold, som flere fartøjsførere stod magtesløse overfor selv om de protesterede vildt.

Der kom mange forslag til hvordan post- og kystpassagertrafikken kunne gøres bedre. F.eks. blev det i GRØNLANDSPOSTEN foreslået, at man skulle lade MAAGEN eller TERNEN – evt. begge to – sejle i fast fart mellem Upernavik og Julianehåb med post og passagerer. Dette blev imidlertid aldrig til noget,



Marinens inspektionskutter MAAGEN, som administrationen tog i besiddelse under krigen.

da disse fartøjer dårligt kunne undværes i administrationen. JUTHO klarede en del af behovet for passagertransport, når den sejlede i kystfart, men ellers havde man kun de tilfældige lejligheder at satse på. Et problem var det også, at det ikke var tilladt at opgive meldinger i radio om skibenes fart eller positioner. Man kunne derfor aldrig vide, hvornår JUTHO eller en anden transportmulighed dukkede op.

Iøvrigt var der altid fest når JUTHO dukkede op. Skibet og dets besætning med kapt.Nielsen og overstyrmand Bang-Chrisensen i spidsen var under hele krigen umådeligt populære hvor de end kom. Efterhånden var det heller ikke så få

mennesker, JUTHO havde bragt rundt på kysten og endog til USA, hvor også flere danske tjenestemænd og Ivigut-arbejdere tog over på ferieophold.

Livet i Grønland gik sin stille og rolige gang. Forsyningerne nåede fortsat frem, kystflåden fordelte varerne og rejseaktiviteten i sommermånederne forøgedes.

Endelig oprandt så d. 4. maj og befrielsens budskab nåede Grønland. Det første spørgsmål man stillede var, hvornår forbindelsen til Danmark kunne genoptages.

Grønlands Styrelse meddelte ret hurtigt, at skibene DISKO, GUSTAV HOLM og SVÆRDFISKEN forventedes

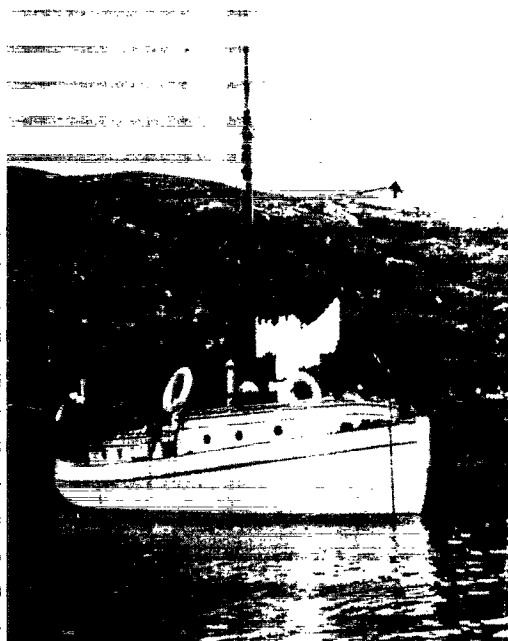
klar til afgang omkring 1. juli såfremt de hjemlige farvande da var sikre for almindelig sejlads.

Den 9. juli stævnedes DISKO, ført af kapt. H.G. Nordhoek ind på Godthåbsfjorden og blev modtaget efter alle kunstens og skibsfartens regler af en armada af store og små fartøjer med de mange forventningsfulde Godthåb-borgere ombord. Der blev salutteret både fra kolonihavnen og skibshavnen og alle flagede over top.

SVÆRDFISKEN, med L. Coulet Svendsen på broen, ankom til Sukkertoppen den 21. juli og fik samme festlige modtagelse. GUSTAV HOLM med kapt. N.P. Christensen (»Mikkel Muk«) kom til Ammassalik d. 3. august, som første skib med dansk flag siden GERTRUD RASK havde været der i 1941.

Det første skib, der afgik fra Grønland til Danmark, blev SONJA, den gamle hvalfanger, som havde ligget oplagt under hele krigen i Sukkertoppen uden at kunne gøre nytte. Den blev i hast rigget til og med en del af besætningen fra GERTRUD RASK afgik den til Ivigtut, hvortil kaptajn Peder Markus Pedersen – bedre kendt som »Kap York Peter«, Knud Rasmüssens gamle skipper på SØKONGEN – skulle komme med DISKO fra Danmark for at sejle SONJA – med »Supersøren« som styrmand – over Atlanten fyldt til bristepunktet med den første direkte post fra Grønland til Danmark i 5 år.

JUTHO kunne ikke undværes lige med det samme i kystfarten. Dels til fordelingen af olie og petroleum fra de amerikanske baser til kolonierne, dels til kulforsyningen fra Qutdligssat og dels i kyst-

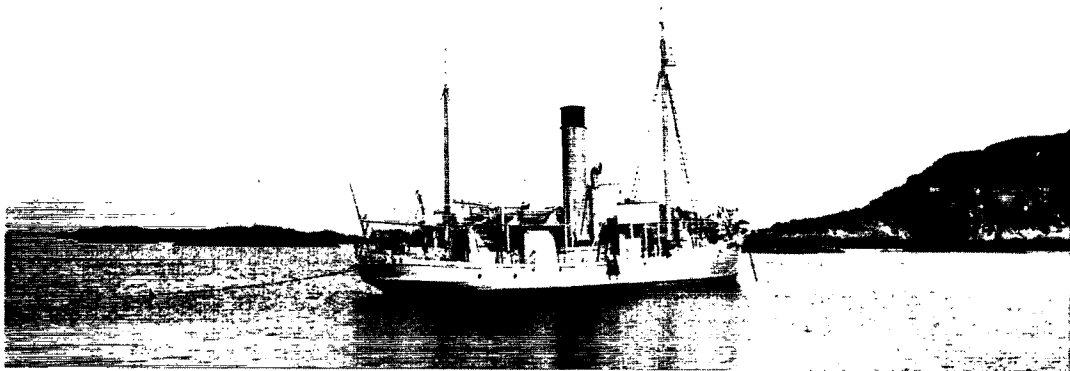


Julianehåbs lægebåd QALERALIK, som senere overgik til skolevæsenet og fik navneforandring til MUSLINGEN. Foto Ulf Gad.

passagersejladsen. Først d. 20. december ankom JUTHO til København, og fik her en strålende modtagelse med statsminister Knud Kristensen og direktør Oldendow i spidsen.

Med JUTHO fulgte de 6 grønlandske delegationsmedlemmer, der skulle forhandle med regeringen om en ændring af styrelsesloven af 1925. Man fornemmede allerede da, at Grønland var på vej mod nye tider.

For skibsfartens vedkommende skete der i årene efter 2. verdenskrig en kolossal udvikling, hvor især skibenes størrelse, fart og tekniske udstyr gjorde betydelige fremskridt. Kystpassagertrafikken blev kraftigt udbygget og udviklingen fra KGHs første kystpassagerskib, »gamle



Første skib til Danmark efter krigen: Hvalfangerbåden s/s SONJA. Her på sin vante plads i Sukkertoppen. © Arktisk Institut.

FOX« (1905-12) over TIKERAQ (1949-66), KUNUNGUAQ (1964-91) og den ny, stadig eksisterende DISKO (1968-)

frem til de 3 ITTUK-skibe, der betjener kystpassagertrafikken idag, er en spændende, men også en helt anden historie.



Første skib fra Danmark efter krigen: m/s DISKO. © Arktisk Institut

Af de skibe og fartøjer i øvrigt, der tog del i kystsejladsen under krigen er kun ganske få tilbage, ligesom kun enkelte af de søfolk, der udgjorde besætningerne lever endnu. Den tremastede skonert FYLLA sejler i dag i de fynske farvande, som lejrskoleskib for Fyns Amtskommune og er still going strong. Galeasen NORDLYSET sejler ligeledes rundt i de danske farvande under navnet ARSARNERIT i privat eje. MAAGEN skulle efter sigende også være sejlene i Danmark under navnet NAUJA og ejes privat. KIVIOQ, Knud Rasmussens gamle ekspeditionsskib, som ganske vist opholdt sig på beddingen i Holsteinsborg under hele krigen, lever også i bedste velgående og så vidt vides hjemskrevet i Århus.

De øvrige er enten forlist, ophugget eller på anden vis kondemneret.

Note:

Der er helt bevidst anvendt de stednavne, som var gældende på den tid, som artiklen omhandler. Idag er Juli-
 anehåb = *Qaqortoq*, Frederikshåb = *Paamiut*, Godthåb = *Nuuk*, Sukkertoppen = *Maniitsoq*, Holsteinsborg = *Sisimiut*, Egedesminde = *Aasiaat*, Christianshåb = *Qasigianniguit*, Jakobshavn = *Ilulissat*, Godhavn = *Qeqertarsuaq*, Scoresbysund = *Ittoqqortoormiit*.

Supplerende oplysninger om skibe og fartøjer, der er omtalt:

ATLANTSKIBE:

m/s DISKO (flagskib 1927-49), 1496 brt. m.plads til først 40 senere 60 pass., bygget 1926-27 på Københavns Flydedok, dieselmotor 1050 HK. Udførte fra 1927 til 1963 157 Atlantrejser og 2 års kystfart. Ophugget 1966.

s/s GERTRUD RASK firemastet træskib (dampskonert) beregnet til besejling af Østgrønland. 665 brt.

m. plads til 20 pass., bygget Nakskov Skibsværft 1923, dampmaskine 380 HK. Forlist ved Nova Skotia 1942.

s/s GODTHAAB (skrueskonert), dampmaskine 240 HK., træskib, 287 brt. m. plads til 6-8 pass. bygget til KGH i Sandefjord 1898. Atlantfart og kystfart indtil 1925, derefter udlånt til videnskabelige ekspeditioner. Solgt 1953.

s/s GUSTAV HOLM (skrueskonert), dampmaskine 230 HK., træskib, 409 brt. bygget i København 1893 til Kryolitselskabet med navnet FOX II. 1924 erhvervet af Scoresbysundkomiteen og fik navnet GRØNLAND var med ved anlæggelsen af Scoresbysund. Købt af KGH 1924. Solgt til Finland 1951.

s/s HANS EGEDE var det første stålskib i grønlandsfarten, 900 brt. m. plads til først 16 senere 24 pass., bygget hos B & W i København 1905, dampmaskine 550 HK. Udførte 138 Atlantrejser. Forlist 1942, torpederet af tysk U-båd. Hele besætningen omkom.

s/s JULIUS THOMSEN, 1156 brt. stålskib bygget i Frederikshavn 1927 til Kryolitselskabet Øresund. Dampmaskine, plads til 52 pass. Solgt til KGH 1955 til kystfart. Ophugget 1962.

m/sk. SVÆRDFISKEN, firemastet topsejlskonert, 365 brt., bygget 1920 hjælpemotor Tuxham 190 HK. Lilleø Skibsv. Korsør til privat rederi og navngivet MUNKBJERG. Solgt videre 1923, navneforandring til AVASTE. Købt af KGH 1924. Indtil 1929 moderskib og flåneskib for hvalfangerbåden SONJA. Derefter Atlantskib. 1946-47 ombygget til tremastet skonert 522 brt. 1956 ombygget til produktionsskib først til saltfisk senere til fabriks- og fryseskib. 1963 ændret til lægter. 1968 overtaget af Godthåb Fryseindustri a/s. 1971 total forlist ved Fiskeræset/Qeqertarsuaat.

m/s LINDA DAN, tilhørende rederiet J.Lauritzen lå oplagt ved de canariske øer, da det i 1944 blev chartret af Grønlands Administration og indregistreret i Godthåb. LINDA sejlede udelukkende i fart mellem USA og Grønland. Hjemkom til Ålborg d.28.nov. 1945 og atter overdrager J.Lauritzen. Blev derefter minesprængt 2 gange, men atter repareret og var i fart indtil 1961, hvor det blev solgt.

s/s SONJA, hvalfangerskib, 127 brt. med 300 HK dampmaskine, bygget 1910 i England. Købt af Grønlands Styrelse 1924 og gjorde tjeneste som hvalfangerskib indtil 1951, hvor skibet blev kondemneret og erstattet af SONJA KALIGTOQ.

TOGTEFARTØJER og andre fartøjer:

BJØRNEN, motorskonnert, 68 brt., bygget 1920 i Nykøbing F til KGH. Solgt 1970 til privat rederi og indtil 1976 skiftende ejere. Forlist 1976 ved Sisimiut/Holsteinsborg.

FYLLA, tremastet skonnert, 123 brt, bygget 1922/23 i Nyborg og navngivet FYN. Solgt til rederi i Korsør og omdøbt FYLLA. Købt af KGH 1933 til togtefartøj i Aasiaat/Egedesminde. Solgt til privat rederi i 1968 og omdøbt ARCTIC FREEZER, senere blev det til POLAR FREEZER. 1979 erhvervet af Fyns Amtskommune og omdannet til lejrskoleskib under navnet FYLLA og er stadig sejlede.

HVALEN, motorgalease, 48 brt. bygget 1910 i Norge til sælfangst med navnet COOK. Solgt 1913 til ingeniør Marius Ib Nyboe, der var formand for den komite, der skulle sørge for forsyningerne til »Kap York Stationen Thule«. Fik derfor navnet KAP YORK og sejlede som forsyningskib til Knud Rasmussens handelsstation i Thule indtil 1918, hvor man solgte skibet til KGH, som indsatte det som togtefartøj i Qeqertarsuaq/Godhavn. HVALEN blev ophugget 1964.

HVALROSSEN, motorgalease, 32 brt., bygget 1916 i Rudkøbing og navngivet EXPRES. Senere solgt og omdøbt MESTER. Købt af KGH i 1926 og stationeret i Sisimiut/Holsteinsborg. Solgt til privat 1976, men forliste samme år ved Sarfannguaq grundet dårlig forøjning.

HVIDFISKEN, motorskonnert, 73 brt., bygget 1911. Erhvervet af KGH 1924 som moderskib for jollefiskeriet ved Holsteinsborg. Senere togtefartøj forskellige steder. 1936-53 stationeret i Uummannaq og 1953 til 60 i Aasiaat. Ophugget 1968.

KLAPMYDSEN, motorskonnert, 90 brt., bygget 1915. Købt af KGH 1929 og stationeret i Nuuk/Godthåb. Solgt til privat rederi o. 1963.

LOUISE, galease, 46 brt., bygget i Marstal 1898 som sejlskib og sejlet til Aasiaat/Egedesminde, hvor det skulle være togtefartøj og drive hvalrosfangst. 25 HK Danmotor install. i Danmark 1919. 1920 sejlede LOUISE Lauge Kochs Jubilæumsekspedition til Thule og indgik derefter som togtefartøj først i Upernavik senere andre steder. Forliste 1940.

NARHVALEN, motorgalease, 34 brt. bygget i 1920, erhvervet af KGH 1925 til togtefartøj i Maniitsoq/Sukkertoppen. Ophugget o. 1965.

NORDLYSET, motorgalease, 59 brt. bygget på Lilleø Skibsværft, Korsør til KGH. Har været stationeret ved flere byer. Solgt 1971 til partsrederi og omdøbt ARS-SARNERIT. Sejler fortsat i danske farvande med hjemsted Frederikshavn.

SIGRID, motorskonnert, 79 brt. bygget 1908 i Sverige til Cementfabrikken Dania i Mariager. Solgt til Grønlands Minedrifts A/S i 1918 og købt af KGH i 1923, som stationerede det i Egedesminde/Aasiaat distrikt. Senere i Upernavik. 1948 fik fartøjet navneforandring til SÆLEN, men blev ophugget 1953.

SØKONGEN, motorskonnert, 100 brt. bygget 1920 på Nakskov skibsværft og navngivet KNUD. Købt af Kap Kap York Handelsstation til forsyningskib af stationen i Thule. Ekspeditionsskib for Knud Rasmussen på 5. Thuleeksp. Købt af KGH 1932. Til rådighed for Einar Mikkelsens Scoresbysundeksp. 1932. Derefter togtefartøj i Qaqortoq/Julianehåb. Solgt 1969 til privat rederi og omdøbt POLAR ÆGIDIUS. Forlist 31 okt. 1972 ved Uummannaq efter grundstødning.

ADOLF JENSEN, ca 36 fod. Oprindelig anskaffet af Fanger- og fiskerforeningen i Nuuk o. 1930. Solgt til Grønlands Styrelse, som ombyggede den på værftet i Sisimiut/Holsteinsborg til lægebåd. I 1946 omdøbt til ÆSKULAP. Efter 1959 puljebåd i Qeqertarsuaq/Godhavn. Antagelig kondemneret.

AGPA ca 36 fod, lægebåd i Maniitsoq/Sukkertoppen 1931-1966, derefter »puljebåd« i Narsaq. Solgt til privat, som sejlede med turister. Kondemneret 1991.

DAGMAR ca 30 fod, bygget 1919. Knud Rasmussens rejsebåd, bl.a. deltog i 7. Thuleeksp. under optagelserne af filmen Palos Brudefærd. Købt af Grønlands Styrelse 1933 og anvendt som rejsbåd for motorinspektør A.Olufsson indtil den blev kondemneret efter havari på værftet i Sisimiut o. 1950.

W.A.GRAAH og I.P.KOCH bygget henholdsvis i 1929 og 1931 i Saxkøbing til Geodætisk Institut, og sammen med C.C.G.ANDRÆ (1929) søsterskibe. Alle 36,5 fod med 25 HK 2 cyl. Kelvin-motor. Overdraget til GGU 1956, som afhændede bådene til Ministeriet for Grønland nogle år senere. Herefter anvendt som rejsebåde forskellige steder. Resterne af GRAAH har i mange år ligget under en presenning ved Bygge- og

anlægsskolen i Sisimiut med henblik på restaurering. KOCHs skæbne er uvis. ANDRÆ brændte i Maniitsoq i 1972.

C.P.HOLBØLL, 42 fod, jagttrigget. Rejsebåd for landsfogeden i Sydgrønland fra ca 1930 til 1951. Derefter overgået til Administrationen som institutionsrejsebåd. Kondemneret 1973.

MAAGEN, orlogskutter, 69 fod (21,75m) 90-119 tons bygget 1930 i Frederikssund til Marinen, 109 HK Tuxham motor. 11 mands besætning. Købt af KGH 1958, ombygget til rejsebåd for handelsinspektøren, omdøbt til NAUJA. Solgt til privat 1976 og er nu hjemmehørende i Danmark.

TERNEN, orlogskutter, lidt mindre end MAAGEN, bygget 1936 i Svendborg. Forliste 1957 ved Ravn Storø p.gr.a. overisning, hele besætningen (8 mand) omkom. Hævet og solgt til KGH, som fra 1958 frem til midten

af 1960-erne anvendte båden til passagerfart på Sdr. Strømfjord med navnet SÉRFAQ. Videre skæbne uvis.

UMÄRIGSOK, ca 36 fod, oprindelig fiskekutter, fra 1931-39 stillet til rådighed for fiskeribiolog Poul M.Hansen, fra 1942 til 1951 rejsebåd for provsten, senere ombygget til GTO-båd.

LITTERATUR: Kilder og litteratur:

Artikler og indlæg i GRØNLANDSPOSTEN 1942, 43, 44 og 45.

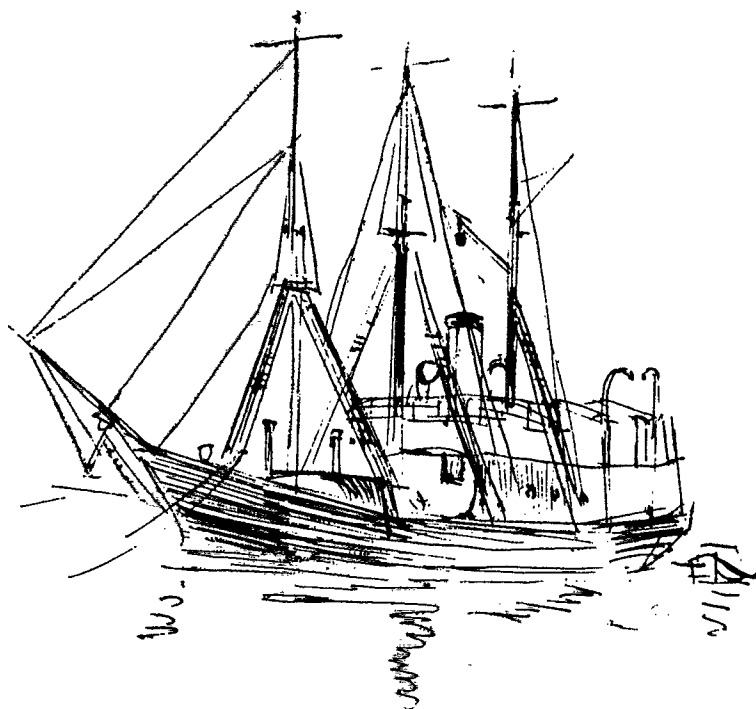
Den grønlandske »Nøgleavis« fra 1940-41.

Det grønlandske Selskabs årsskrift 1945 og 1946.

Finn Gad: Grønland under krigen, G.E.C.Gads Forlag 1945

Finn Gad: Grønlands Historie, Politikens Forlag 1984.

R.Tving: Træk af Grønlandsfartens Historie, Det grønlandske Selskabs Særskrift nr. 13. E.Munksgaard 1944.



s/s GODTHÅB ved Grønlands Handel, maj 1953. Fra Harry Hansens skitsebog.