

FRA DE GAMLE GRØNLANDSFARERES TID

Af orlogskaptajn *Johannes Balle*

Nu til dags er det et særsyn at se en af „Havets stolte svaner“ krydse sig over oceanerne, men den gang, da der ikke fandtes dampskibe, var de det eneste befordringsmiddel til søs. Det var et herligt syn at se et sejlskib for fulde sejl komme brusende for en god vind. Kom man ombord i dem, var det for den ukyndige et virvar af tove og ender, der dog alle havde deres bestemte pladser, så sømanden kunne finde dem – selv i den mørkeste nat.

Grønlandsfarten har alle dage været noget for sig selv. For en halv snes år siden fandtes der ikke et eneste fyr til vejledning for sømanden, der kun kunne nærme sig kysten ved dagslys. Til orientering under sejladsen langs Grønlands kyst var der kun de barske fjelde, som for den stedkendte og erfarne sømand afgav et godt kendemærke, medens de for den ukendte nærmest så ens ud. Alene det, at et fjeld tilsyneladende fuldstændig forandrer form, når man har sejlet en ganske kort tid, så man har det i en helt anden retning, gjorde landkending vanskelig. Storisen, der fra tidlig forår til langt hen på sommeren blokerede store dele af kysten, gjorde ikke sejladsen nemmere.

Forholdene ombord var meget primitive, da der ikke ofredes ret meget på kahytter og lukafer, hvis der i det hele taget var nogle af de sidstnævnte. Det var nemlig ikke ualmindeligt, at der ingen lukaf var, så besætningen måtte bo i den forreste del af lasten og måtte sove i hængeskøjer. Senere var det en stor luksus, da der kom lukafer, selv om man måtte sove to mand i hver køje. Ventilation var der intet af uden gennem nedgangskappen, og den måtte i dårligt vejr holdes lukket, så søerne, der slog ind over dækket ikke skulle fylde lukafet. Kosten var meget ensformig og enkel, fordi man ikke havde midler til at holde fersk kød og fisk friskt og ikke kendte konserves. Man måtte som regel allerede ty til det saltede kød og fisk, når man havde været en otte dages tid i søen. På de lange rejser betød dette en stor fare, da folkene, på grund af den evindelige saltmad, hurtigt blev angrebet af skørbug eller plaget af de såkaldte saltvandsbylde. Desuden hærgede den såkaldte „brystsygge“, (tuberkulose) ombord, fordi folkene almindeligvis ikke kunne få tørret deres våde tøj og måtte gå med det vådt i ugevis.

At alt dette ikke bare er „en sømandshistorie“, forstår man ved at læse nedenstående uddrag af en rapport til inspektøren ved Godthåb, Niels Rosing Bull, om fregatten „Maria Lovisa“s rejse til og forlis på Grønland i året 1800.

Det har været en meget hård og uheldig rejse, idet det tog fregatten omtrent fire måneder at nå op til Sydgrønland, hvor skibet forliste. I rapporten er der et udtog af journalen, skrevet af overstyrmand Boj Theisen, som jeg gengiver med mine ord.

Den 14. juni 1800 lettede fregatten „Maria Lovisa“ anker på Københavns red og sejlede for SV op til Helsingør. Men allerede her begyndte modgangen, idet de må ankre, inden de når Sundet ud. De ligger derefter til ankers for modvind til den 20., da de endelig får medbør og står Sundet ud. I nogle dage går det godt, og den 22. får de Norge i sigte og pejler Risør, men så er det atter slut med det gode vejr. Vinden, som er gået om på VNV, frisker op, så de må bjerge sejl, og den 24. står der: „Taget Reb i Mærsejlene og Fokken for Storm af Vest“. Efter gammel sejl-skibsskik holdt de den nu gående så tæt under Norskekysten, de turde, for at den vestgående strøm under kysten kunne føre dem med sig vestover. Under varierende vindstyrker avancerer de da også småt frem og er den 30. juni ud for Lindesnæs.

Allerede her hører man, at skørbugen har huseret ombord, da der i al korthed står i journalen: „Matros Jacob Larsen haardt syg og døde Kl. 8 efter omtrent 3 Ugers Sygeleje.“

Over Nordsøen har de heller ikke haft for godt vejr eller vind, da de først den 7. juli får Fair Isle i sigte. Vinden holder sig stadig nordlig og nordvestlig med storm, og skibet er et værgeløst bytte for den. Skibet knirker og knager i alle fuger og sammenføjninger; af og til hører man en buldren og bragen på dækket, når den tager en rigtig „Brækker“ over. Mandskabet, der har vagt, er allerede våde til skindet, da man i et sejlskib ikke altid kan søge dækning for en sø, hvis man er i færd med at bjerge sejl eller surre løsgående rundholter, fordi det kunne have til følge, at et sejl sloges i stykker, når man slap, hvad man havde mellem hænderne. Der er ikke andet at gøre end at holde godt fast på det, man har fat i, krumme ryggen og lade søen styrte ned over sig. Således ser det ud i virkeligheden, når der i journalen står: „Fik en Del ind over Dækket.“

Under varierende vindstyrker af storm har de forsøgt at presse skibet frem, ja, mer end den gamle skude har kunnet tåle, for den 11. august står der: „Befandt at Skibet havde givet sig i waterbords Naaderne paa begge Sider“. Til trods herfor har de stadig presset skibet frem, indtil de den 12. må give den op og „lagde bie for rebet storsejl og kalfartrede waterbords Naaderne“. I midten af måneden havde de varierende vinde, men stadig hårdt vejr og storm, så der ikke gik ret mange dage, før de atter måtte dreje til vinden.

Det dårlige vejr, det fugtige lukaf og de våde klæder har ikke været godt for sundhedstilstanden ombord og har givet skørbugen særlig gode muligheder. Den huserer nu slemt, hvad man ser af følgende små bemærkninger i journalen: „Den 23. august, Matros Jens Nielsen saa belast med Skørbug, at han aldeles intet arbejde kunne forrette“, og den 25.: „Captainen yderst svag af Blodskud i den ene Side og maa holde Køjen“; den 29.: „Matros Hans Johansen saa belastet med Skørbug, at han maatte holde Køjen. Captainens Sygdom tiltog“. Under så primitive forhold har det været forfærdeligt at have så megen sygdom. Medicin var der intet eller meget lidt af, så man var afskåret fra at hjælpe de syge og give dem ordentlige forhold at ligge under.

Endelig den 2. september får de føjelig vind af S.t.Ø. og „lænses for rebet Fok og stompede Mærsejl“. Den gode vind varer heller ikke længe denne gang, da de allerede den 5. om aftenen må „dreje bie“.

Sygdommen angriber flere og flere, så styrmanden skriver for den 6. september: „Matroserne Jacob Torpegaard, Hans Hansen og Jørgen Rasmussen saa belast med Skørbug og Værk, at de næsten ej kunne bruges til Arbejde“. Der er nu død en matros og fem er så syge, at de ikke kan gøre deres arbejde. Det er derfor intet under, at der for samme dato står i journalen: „Maatte lempe Sejlene efter Omstændighederne for at kunne bjerge dem.“

Indtil den 13. september ligger skibet underdrejet og får meget vand på dækket, hvilket betyder meget dårligt vejr, og det illustreres yderligere ved, at der for samme dato står: „Fra 10de hujus til i Dag laget bie for rebet Abe.“

Kaptajn Nis Bunde Nissens sygdom forværres, og Boj Theisen skriver for den 14. september: „Captainen lod mig kalde med sigende: at hvis hans Svaghed havde tilladt ham at skrive, ville han give mig skriftligt, at jeg, i Tilfælde af hans Død, skulde hjemføre Skibet.“ Den 16. september har vejret bedaget sig noget og vinden er gået om på SV, altså god vind med chance for at komme godt frem, men desværre kan de ikke benytte den gode lejlighed, idet styrmanden skriver: „Man turde ej tilsætte flere Sejl, da man af Mangel paa Mandskab ej kunde bjerge dem.“ Kaptajnen giver ordre til at søge nærmeste havn, „formedelt Mandskabets yderligere Svaghed.“ Med varierende vinde avanceres lidt, og den 18. september om morgenen ses Kap Farvel i ca. 14 mils afstand, og isfjelde begynder at vise sig.

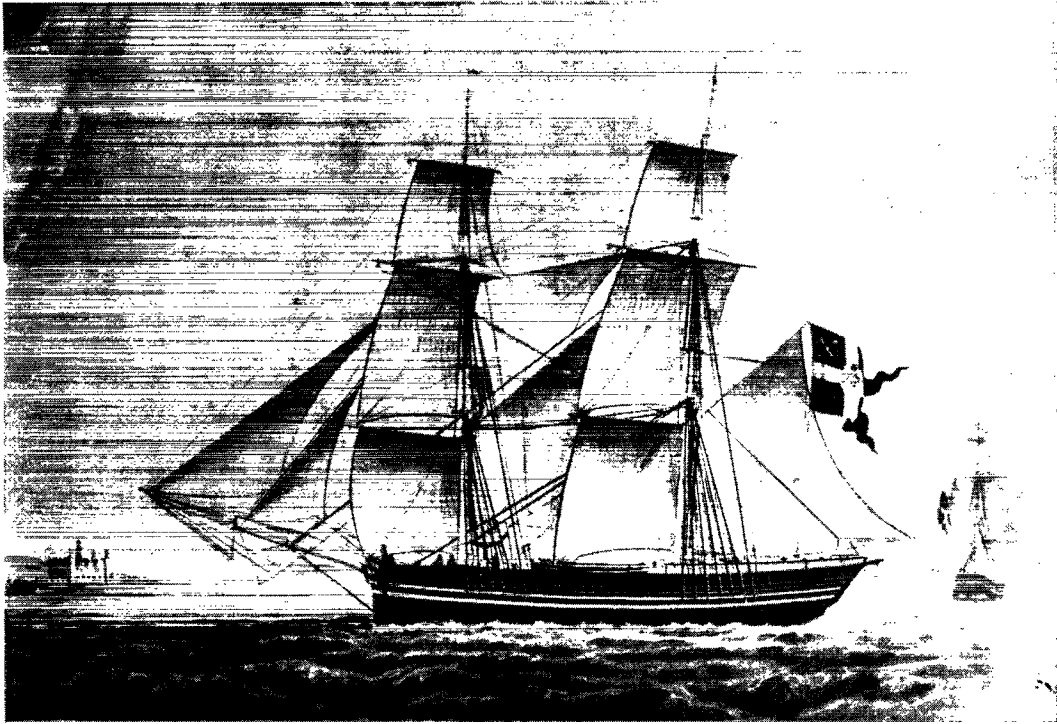
Skørbugen raser videre ombord og kræver nye ofre. Den 19. september indfører styrmand Theisen: „2. Styrmand Mortensen yderst syg for Brystet og døde samme Dag.“ „Et Læsejl blev forbrugt til at indsy hans Lig udi, som blev firet overbord.“ I al sin korthed siger disse sætninger os, at den endnu raske del af mandskabet hverken har haft kræfter eller tid til at gøre mere ud af denne sørgelige begivenhed, der ellers former sig som en alvorlig højtid ombord på et skib.

Vinden springer om på nord – der er direkte modvind – med svær sø fra NNV. Da det truer med hårdt vejr, må de bjerge sejl før det var nødvendigt og dreje skibet under for små sejl. Den 21. september meldes atter om død, journalen siger: „Formedels svære Byger turde man ikke tilsætte flere Sejl, da som meldt, Mandskabet manglede til sammes bjergning. Kl. 2 Em. bortdøde Captainen“. Overstyrmanden er nu ene navigatør ombord og er med det fåtallige mandskab ilde stedt. Han skriver da også følgende i sin rapport: „Saa længe det var mig muligt, søgte jeg med det svækkede Mandskab at fortsætte Rejsen; omsider troede jeg mig ej længere i Stand dertil, da en lang Rejse under ofte indfaldende contrair Stormvind og Sygdomme havde næsten udtømmet mine og Mandskabets sidste Kræfter.“

Til alt det andet kommer nu en forskydning i lasten, idet journalen for den 22. siger: „I Lasten blev fundet, at et halvt Anker Drikkevarer, Præsten Jansen tilhørende, lakkede, thi i sidste Storm havde Lasten givet sig.“ Det er værd at bemærke, at de, trods alle vanskeligheder, har sans for så lille en ting, som at et anker er læk, og man kan deraf se, med hvilken omhu alt blev passet.

Der ses isfjelde i læ, og der må vendes yestover. Skibet må presses for ikke at drive ud af strædet igen, og de må føre flere sejl, end det egentlig er rådeligt med den lille besætning, der nu yderligere formindskes, da to mand må erklæres for „uuelige til alt Arbejde.“ Overstyrmanden nødsages nu til at søge nærmeste mulige havn, og en let kuling af SSØ giver dem den ønskede lejlighed, hvorfor man sætter Forremærsejle, men samme dag blæser det op til en forrygende storm af SSV med tykning, og skibet må atter drejes „bie for rebet Fok, som af Frygt for Isfjelde ej turde fastgøres, for des hurtigere at faa Skibet til at falde.“ „Skibet tog mange Braadsøer over, som brød Lemmene paa Styrbordssiden bort. Man befandt, at Skibet havde givet sig i waterbords Naaderne og med Halvdæksbjælkerne paa begge Sider.“ Den 28. september er vinden atter gået om på nord, men med aftagende kuling, hvorfor man holdt ind efter landet. Hen på eftermiddagen får de landet i sigte og gisser sig ti mil af det. Den næste dag får de isblinken at se og er nu klar over, at de er lidt norden for Frederikshåb. Da de endelig når ind under land, får de sne og tåge og kan ikke få kending. Den 1. oktober får de atter kending og ser, at de i mellemtiden er dreven sønden for Frederikshåb, men er dog så langt inde under land, at der kommer to grønlandere ombord med besked fra købmand Falck. De holdt nu ind efter land, og kl. 3 afgives et kanonskud, hvorefter købmand Falck kom ombord og lod en kendt mand blive tilbage, så han kunne lodse dem ind. Samme dag dør endnu en matros. Sygdommen raser stadig og har nu krævet sit fjerde offer.

Det må have været et lyspunkt i de arme menneskers tilværelse at se andre mennesker og mærke, at de var nær den frelsende havn. Skæbnen ville det anderledes.



„Navigationen“. 106 commercelæster. Købt 1814, solgt 1847.

Det faldt nu i med sydlige vinde, kuling, tåge og regn, så de ikke turde holde ind, og skibet drev hjælpeløst nordefter. Den 4. oktober skriver overstyrmand Theisen: „Jeg blev syg og fandt Smerte i Benene og nu er Mandskabet saa faa og svage, at man ej kan bjerge Sejl og staar Fare ved at sejle.“ Det gjorde stillingen så meget værre, at det igen blæser op til storm af SSV med regn og tykning, der varer til den 11., da „Skibet slingrede saa haardt, at begge Waterbordsnaaderne aabnedes.“

Nu kan styrmanden med sit svækkede mandskab ikke holde den gående længere, og han indfører for den 12. oktober: „Kl. 1 saa Land i SØtØ paa to Mile efter Gisning. Da saavel jeg, som det som alt bekendt faa Mandskab, nu vare saa aldeles svækkede, at det ej længere var os muligt at holde Søen eller regiere Skibet, resolverede man at holde ind i en fjord kaldet „Lacaster“ (Ameralikfjorden, kaldet Lancaster River af James Hall i 1612 på hans fjerde rejse til Grønland) i det hollandske Sprog og kom der til Ankers Kl. 4 paa fire en halv Favn Vand. Stak en Bugt Toug ud, strøg Jollen af, førte Kabeltoug i Land om Styrbord Siden og Pertline om Bagbord.“

Man kan tænke sig, hvilken lettelse det må have været for det udmattede mandskab, og ikke mindst for overstyrmand Theisen, at få ankeret i bund og få skibet

forsvarligt fortøjet. Nu kunne man få tid til at pleje de syge og unde sig selv den hvile, man i så høj grad trængte til efter de hårde strabadser.

Det er imidlertid ikke længe, der undes besætningen ro, for allerede dagen efter sendes tre af de raskeste afsted med jollen for at ro til Godthåb med brev til inspektøren. Det har så sandt ikke været nogen fornøjelsestur, da der stadig blæste en storm af SV med sne og tykning. Jollen vender da også tilbage den 15., da folkene ikke har kunnet finde grønlændere til at vise dem vej, og de var fuldstændig forkomne af at ligge to nætter ude på de nøgne klipper.

Då stormen stadig vedvarer, kan jollen ikke sendes afsted igen, og først da vejret bedager sig, sendes den sydefter for at finde grønlændere, der kunne vise vej. Kl. 11 formiddag vender jollen tilbage. Besætningen havde fundet nogle grønlændere fra Godthåb, som lå på garnfangst, og af hvilke een var fulgt med.

Hvilen i de otte dage de har ligget til ankers, har øjensynlig givet dem kræfter og mod til at fortsætte, idet de den 20. oktober „Resolverede at gaa til Sejl for SSØ.“ De vinder derfor ind på ankertovet, letter ankeret, sætter de nødvendige sejl og kaster fortøjningerne los, men så er uheldet over dem igen. Vinden skralder – trækker sig om på SV – så de ikke kan ligge det nordre næs op – komme til luvart af det – og da afstanden er så lille til næsset, kan de ikke stikke tov nok ud til at ankeret kan holde, og de driver på land. De førte straks et varpanker ud og prøvede på at hive skibet af, men da det var faldende vande og kulingen tiltog, stod skibet fast, så de hev ankeret til sig.

Overstyrmand Boj Theisen fortsætter: „Stormen forbød aldeles at udføre eller forfare Varpet paanye, og Sluppen med hvilken man forsøgte at lette bemeldte Anker kunne formedelst Storm ei komme til Borde igen, men måtte indflyde i en Bugt, samt Mandskabet gaa over Land til Skibet. Man tog et Spring eller Toug agter ud i en Klippe, hivende Skibet af med voksende Vand, efter at det havde stødt stærkt og indtaget en Del Vand. Kom Kl. 5 fra dette Fjeld, stak 3. Touge ud, paa 6 Favne Vand lod Ankeret falde, men da den haarde Storm af SV continuerede, kunde det udførte Sværdanker ej holde, hvilket saavel som det udkræftede Mandskabs Svaghed blev Aarsag til, at Skibet ved faldende Vande tørnede paa Grund, især da man var for faa til at udføre et andet Anker. Man pompede læns om Aftenen; Kl. 10 faldt Skibet saa tørt, at det ganske kændrede til Styrbords Side. Kl. 11 sønderbrødes Roret; og ved Natten, da Skibet syntes at rejse sig noget med voksende Vande, befandt man, at det havde 3 à 4 Fod Vand i Lasten, og det lod sig ikke lænse.

Den 21. Oktober: Storm af SV continuerede og nu kændrede Skibet aldeles ved Vandets Fald, saa at samme stod over Køjerne, halvt over Dækket. Kl. 11 Formiddag blev alle Master kappede, saavel som Pligt og Varpankrene af Frygt for, at Skibet skulde enten adskilles eller tvinges mere under Vandet. Den 22. Oktober: Storm

af SV continuerende, man huggede Surringerne af Storbaaden og Sluppen, samt Rundholdtet, og bjergede Køjeklæder, nogle smaa Sejl saavel som lidt Proviant, og opslog et Telt. Vinden aftog lidet, men Søe og Regn vedvarer.“

Godthaab 29. November 1800.

Boj Theisen.

Sådan sluttede Boj Theisen sin rapport. Der står intet om, hvornår de nåede Godthåb, men de har vel ventet til vejret bedagede sig så meget, at de kunne ro dertil.

I sin kortfattede form giver denne skildring af en lang og farefuld rejse et godt billede af sejladsen på den tid, hvor alt gik med håndkraft, og skibene så fuldstændigt var prisgivet vind og vejr.

Der er her fortalt om, hvorledes et sejlskib blev tumlet rundt af vind og vove, men endnu værre er det stedt, hvis det kommer ind i Storisen, sømandens værste fjende under den grønlandske kyst.

Hvor ilde et sejlskib var stedt, hvis det kom ind i Storisen, viser en beretning om briggen „Giertrud Cathrine“s forlis i isen, tre dage efter at den var sejlet fra Hollænderhavnen i Julianehåbsfjordens munding den 22. august 1804.

Beretningen er taget fra en rapport, som kaptajn Jørgen Jochumsen Burchard fremlagde for købmand N. D. Muus ved det foreløbige forhør, der blev afholdt ved hans ankomst til Frederikshåb.

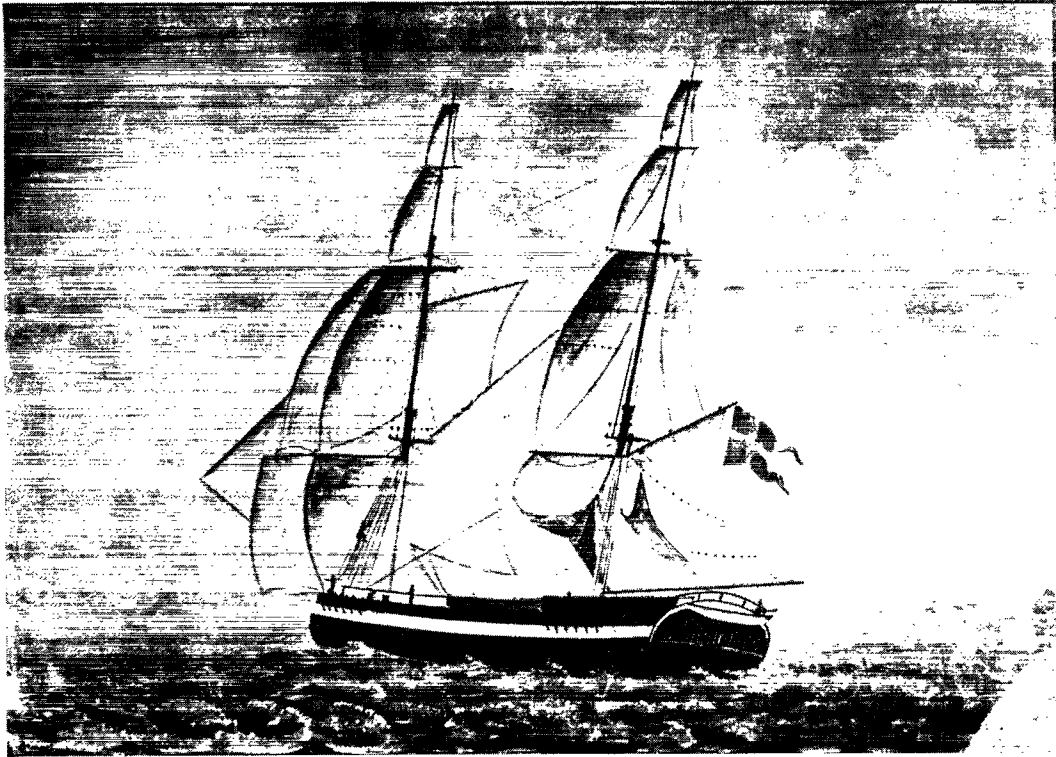
Kaptajn Burchard meddelte følgende (i mit referat) :

Da han var sejlet fra Julianehåb, kom de ikke længere end til Hollænderøen, hvor de måtte gå til ankers i havnen „Isårut“, da isen overalt lå klos ind til øerne og var så tæt, at al afsejling var umulig. Efter at have ligget i havnen i lang tid for at vente på forandring i issituationen, begyndte den endelig at sætte ud fra land den 19. og 20. august. Den 21. august var kaptajnen – som han vel sagtens havde været hver dag i den tid, han havde ligget der – tillige med sit mandskab gået til fjelds for at se, om der skulle være en mulighed for at gå til søs. Isen viste sig da også at være ret spredt, og der var da en åbning vestud til søs, der førte ud til åbent vand, hvor der ikke var is, så langt der kunne ses. Der var således tilsyneladende en god lejlighed til at gå under sejl, men den kunne desværre ikke benyttes, da der ingen vind var, og de måtte således blive liggende den dag over. Den næste dag hen imod middag begyndte det at blæse af SØ. Han kaldte da sit mandskab sammen i skibsråd og tilspurgte dem, hvad de syntes om at fortsætte rejsen, og da de enstemmig svarede, at lejligheden var god – hvad han selv og styrmanden også syntes, blev det besluttet at sejle. Yderligere kom der samtidig en grønlander, Lars Kleist fra Julianehåb, der meddelte dem, at der slet ingen is var, hvis de blot nåede „Ikerssuak“ (Bredefjorden) eller „Nunarssuit“.

De gik straks i arbejde og varpede sig op under en ø, hvorfra de „gik sejl“ kl. 4 om eftermiddagen. Da de var kommet et stykke ud, drejede de under vinden for at tage båden ind og hejse sjaluppen op på siden i taklerne. „Holdte siden til sejls med et tæt og i alle Maader forsvarlig konditioneret Skib.“ De havde ikke sejlet ret langt før de måtte forcere en lille strimmel is, hvorefter de kom ud i åbent vand. Sydøstkulingen, der først havde været svag, tog nu mere og mere til, hvorfor de henimod nat tog to reb i hvert mærssejl og holdt vester ud indtil kl. 11 om aftenen, da de fik is at se forud og til begge sider. Da det ikke var lyst nok til, at de kunne se, drejede de straks til vinden og holdt den gående, krydsende frem og tilbage for at holde sig klar af isen indtil det blev lyst. De var da kommet 9 à 10 sømil til søs.

Den 23. august sejlede og krydsede de langs iskanten for at orientere sig, men overalt lå isen så tæt, at det var dem umuligt at komme igennem og ud til åbent vand. De holdt derfor ind til „Ikerssuak“ (Bredefjord), men heller ikke her var det muligt at komme igennem. De vendte derfor udefter igen, men traf en strimmel is, som de ikke kunne komme igennem. De sejlede videre langs med denne isstrimmel og fandt et lille hul eller åbning i den, hvor de mente, de kunne slippe ud. Midt i åbningen lå en større skodse. For ikke at løbe på den, måtte de støde en lille skodse, „i Størrelse af et 2 Tds. Fad“ væk, men den var stor nok til at trykke 2 planker i boven ind lige i vandgangen, så der blev en bule på halvanden tomme. Der blev straks pejlet over, men skibet viste sig heldigvis at være tæt og trak heller ikke vand senere. Henimod aften tog kulingen af, og isen tætnede til, så åbningen blev mindre. De fortøjede skibet ved to isskodser og lå natten over med laber kuling af sydlig vind og stille, så det ikke fik det mindste stød af isen.

„Den 24. August om Morgenen blev de to brækkede Planker for i Boven efterseede og med Værk, Smerting og Planker saaledes forstærket, at Rejsen kunne fortsættes uden noget Hinder deraf. Saa henimod Kl. 9 Formiddag kom der lidt sydlig Vind, og der var en Aabning ind efter det sydligste Land paa „Nunarssuit“ „Sorte Hunger“ kaldet. Kaptajnen gik da i Raad med Mandskabet, om det ej var bedst at holde efter Land for om mulig at faa Havn, da de ej kunne komme til Søs. Dette blev da atter enstemmig resolveret, sejlede saa ind ad Landet til med en laber Kuling, alt hvad trække kunne tilsat, til henimod Aftenen, da de var Landet nær paa 1 a 1½ Mile, men siden blev det stille og lidet NØlig Kuling, og da der intet Rum var til at krydse, blev atter nødsaget til at fortøje ved Isskodserne. Man kunne se en liden Rende aaben Vand langs med Landet ved „Nunarssuit“. Natten over var det en liden Kuling af sydlig Vind, men det begyndte at gaa temmelig Sødønning i Isen, og snart var det ganske tæt med Is omkring Skibet og snart bedre Aabning, men Skibet fik dog ingen Stød, der kunne Skade det noget. Den 25. August om Morgenen Kl. 4 begyndte det at blæse noget stærkere af Syden,



„Freden“. Brig. 82½ commercelæster. Købt den 28/8 1808. Solgt 1847.

og da intet Rum var til at holde Skibet under Sejl, blev 4 Drægger (små ankere) hugget fast i tvende store Isskodser, og Skibet fortøjet med tvende Parter af Pertlinen, 1 Part af Kabeltouget og 1 Part af Jagetrossen, drev saa med Isen, der hvert Øjeblik satte dem i Fare for at drive paa de mange større Isfjelde, som laa omkring dem, indtil Kl. 6, da det satte an med en haard Storm, hvorved dels Fligene af Dræggene, og dels Tougene brækkede af, og blev da Skibet saaledes overladet til at drive paa Siden mellem Isen. Kaptajnen pakkede da straks alle Brevskaber, Uhre og andre smaa Ting sammen og bragte det hen i Baaden, da den øjensynligste Fare overhængte dem, thi det var ikke muligt paa nogen Maade at faae Skibet tørnet i Isen igen, og heller ikke saa meget Rum at sejle imellem dem. Drev saa af en Skodse og paa en anden og fik mange haarde Stød, men Skibet var endda tæt. Kl. 7½ nærmede det sig ind imod Landet ved Pynten af „Nunarssuit“, hvor det stødte mod et fladt Skær med Agterenden, hvorved Skibet slog om med Forenden og skiød straks af for Vinden, og saa vidt man kunne skønne fik ingen Skade, da man næppe kunne fornemme, at Skibet rørte ved Skiæret. Kaptajnen sprang straks til Roret og havde endda Haab at have kunnet bjærge Skibet

og komme ind i en Bugt, da Isen ikke var saa tæt nærmere under Landet, men de kom ej længere end en halv Kabellængde, da Skibet tørnede an paa en Isskodse og stødte hele Bagbords Bau ind, hvorved det begyndte straks at løbe fuldt med Vand. Sjaluppen blev straks nedfiredt, og Kaptajnen med 8 Mand gik i den og satte 6 Mand paa en Isskodse, da Baaden endnu stod paa Dækket, men forinden han naaede Skibet, var det allerede kærtret, og de overblevne 17 Mennesker gik saa paa Siden af Skibet, men Baaden faldt ud af Klamperne i flot Vand imellem begge Masterne, uden at det mindste Vand kom i den, thi det var ej længere end 10 Minutter efter Stødet, at Skibet var kærtret. De fiskede da op af Vandet 2 Tønder Brød, som de havde sat paa Dækket, lidet Smør og lidet af deres Tøj. Roede saa ind efter Landet med begge Fartøjerne, men da de kom ind til Landet, laa alle Bugter fuldstuvet med Is, og imod Vinden var det umuligt at komme og at holde længere ud efter Pynten af „Nunarssuit“ turde de heller ikke vove, dels fordi der var meget Vand i Fartøjerne, og dels for ikke at drive til Søs, da Stormen var saa rasende, at Vandet stod i Luften som Røg af Aske.

Lagde saa til en liden Ø med begge Fartøjer og begyndte at tage noget af Tøjet ud af Baaden, men i det samme kom der saa svære Sødrag, at Baaden jager en 4 a 5 Alen højt op paa Øen under en Hulning i Klippen, og tilbage igen, hvorved Folkene som vare i Baaden blev bange, springer pludselig ud af Baaden og lader den gaa. Der gik straks 8 Mand ned i Sjaluppen for at hente Baaden, da Brevskaberne m. m. laa nedpakket agter i den, men Stormen rasede saa haardt, at de ej kunne vinde op til Øen igen, hvorpaa de holdte ned i en Bugt, som laa stuvet fuld med Is, fik den indenfor nogle Isskodser, men Sødønningen tog saa haardt til, at det ej varede længe, førend Isen knusede begge Fartøjer, og alt hvad der var i dem blev et Rov for Søen. Da Fartøjerne saaledes var forlist, søgte Folkene, der stod paa Isskodserne, at komme til Landet, hvilket ogsaa de 7 Mand med stor Fare naaede, men en af Skipper Kiærs Mandskab, nemlig Jacob Anker, tog Søen bort af en Isskodse, hvorved han gik til Bunds og druknede. De stode nu 18 Mennesker paa en liden Ø, som Søen næsten overskyllede, uden den allermindste Proviant og uden Fartøj til at hjælpe dem derfra, langt borte fra al menneskelig Hjælp. Kaptajnen tilligemed Styrmanden og flere af Mandskabet havde ej mere, end hvad de stod og gik i og maatte saaledes alle tilsammen i tvende Etmaal holde ud paa denne lille Ø i Regn og Uvejr. Da Isen endelig stuvete ind mellem Øen og Landet, resolverede Kaptajnen med 12 Mand at gaa over tvende Løb paa Isen til Landet, hvor de avancerede saa langt, de kunne komme øster paa „Nunarssuit“ Land og opholdt Livet ved Krækkebær og Blaabær, indtil den 1. September, da de fik 2de Kajakker fra „Kekertaisak“ til dem, som samme Dag med Konebaad afhentede 10 Mand, thi Skipper Kiær med tvende Mand søgte Løbet, som Kiøbmand Mørch

paa sin Nedrejse til Julianehaab var ventende at skulle komme igennem, og blev bjærget 2de Dage efter med en Konebaad, som kom fra Frederikshaab og kom ogsaa til „Kekertaisak“. De 7 Mand, som havde forlist Fartøjerne, havde sat over et Løb paa en Isskodse og kom ligeledes samme Dag til samme Sted. De overblevne paa Øen blev ogsaa bjærgede.

Den 2. September foer Kaptajnen med Styrmanden og tre Passagerer til Julianehaab og den 3. sendte han Proviant med Konebaad til Mandskabet. Den 4. dito rejste han og med Styrmanden fra Julianehaab med Konebaad, og naaede Mandskabet samlet den 6. dito paa Frederikshaabs Spækbaad i Løbet „Torsketræk“ („Torskukátak“ af Søfolk kaldet „Toskentækken“) kaldet, paa deres Retourrejse fra Julianehaab, med hvilken de bleve følgelig indtil de den 10. September om Eftermiddagen arriverede her ved Frederikshaab.“

Således lød kaptajn Burchards forklaring, som den er nedskrevet i Frederikshåbs dagbogsjournal. En skibsjournal føres i et meget kortfattet sprog, men har man selv ført en sådan journal, kan man mellem linierne læse sig til meget. Der står intet om, hvad de har lidt, eller om de strabadser de har været udsat for.

Her står nu 18 mand tilbage på den lille ø uden udsigt til redning, uden mad og drikke og kun med det tøj, de går og står i. Det har været to drøje døgn at komme igennem, frysende, hungrende og tørstende, som de var, og dertil kom frygten for de af folkene, der med sjaluppen havde søgt at redde storbåden. Det er derfor ikke underligt, at de trodser faren ved at gå over skodserne til land, skønt de har set en af deres kammerater drukne for deres øjne uden at kunne hjælpe ham.

Da de så endelig når land er det på den store ø „Nunarssuit“, der er ubeboet og kun tilfældigt besøges i fangsttiderne. Vandringen over land til den østlige side af øen, hvor der var mulighed for at komme i forbindelse med forbisejlende både eller kajaker, har været meget besværlig, da landet er klippefuldt og forrevet, og hvilket held for dem, at det er på en årstid, hvor bærrerne er modne i Grønland, ellers havde de overhovedet ikke haft noget at leve af.

Der skal hårdføre mænd til at tåle de strabadser, og hele denne beretning viser os, hvad det var for mænd, der besejlede Grønland; mænd, der kun bøjede sig for naturmagternes overvældende styrke.

Den foregående beretning fortalte om, hvorledes et skib måtte bukke under for isens brutale magt. Der findes ogsaa beretninger om skibes kamp med storisen, hvor skibet vandt. En af disse beretninger stammer fra fyrmester Julius Mathiesen, Hesselø, der før i tiden havde været styrmand og assistent i Den kongelige grønlandske Handel. Han fortæller om en udsejling fra Frederikshåb med briggen „Navigationen“ i storis, man almindeligvis ikke ville være gået ud i, men kaptajn R. O. Bohn,

der var en af de gamle hvalfangerkommandører, som ved hvalfangstens ophør gik over i Handelens tjeneste, var en hård hals med stor erfaring i issejlad, tog chancen da han, efter at have taget rigeligt til sig af de våde varer, påvirket, som han var, skulle hævde sig overfor en anden kaptajn, men man tilgiver ham hans dårlige opførsel, fordi han, da det endelig gjaldt, viste sig som den erfarne og dygtige sømand og ishavssejler, han trods alt var.

Da fyrmester Mathiesen som gammel sømand har kunnet bedømme sejladsen, og hele fortællingen er så levende og godt skrevet, gengiver jeg den her med hans egne ord:

„Idet jeg nedskriver dette befinde vi os udenfor Kolonien Frederikshaab og udenfor Isen, med en frisk Brise af Norden, alt hvad trække kan til – og nylig loggede Styrmanden 7 Knob; men i Gaar – spillede vi Tærninger med den grønlandske Is – Indsatsen var temmelig høj – 16 Menneskeliv og 50.00 Rgd., mod – Friheden. – Vi vandt og benytte nu denne til en tøjlesløs Flugt.

Jeg vil forsøge at samle Gaarsdagen Begivenheder i et Billede.

I 4-5 Uger havde vor stadige Morgentur været en Vandring op paa Toppen af Nordlandets Udkigsfjeld, ogsaa i Gaar Morges foretog vi den Vandring, min Kaptajn R. O., Kapt. P. S. (der med Briggen „Diana“ var beliggende paa Havnen, ventende paa, at et Farvand mellem Landet og Isen skulle aabne sig sydefter) og jeg – dog denne Gang uden foruroligende Auspiciet. Vor Chef, Kapt. R. O., baade som Menneske og Sømand i højeste Grad agtværdig, naar han ikke havde ofret til Bacchus, befandt sig uheldigvis denne Gang, efter en ved Flasken gennemvaaget Nat, i sit pirrelige Humør. Ved fra Fjeldet at kaste Blikket ud over Havet, viste sig det sædvanlige Syn, Is – Is saa langt Øjet kunde naa, med Undtagelse af en ganske smal Rende fra Landet vesterud, hvilket Strømmen ofte foranlediger. Tilfældigvis gjorde Kapt. R. O. den Bemærkning, at det dog maaske var muligt at komme ud igennem denne Rende, der straks besvaredes af Kapt. P. S. med: „Du er vel ikke saa gal, at du vil gaa ud i den Is.“ – Og disse løst henkastede Ord gave virkelig Anledning til, at vi kom ud i en Is, som ingen fornuftig Mand vilde prøve at arbejde sig igennem med saa svagt et Skib som vort; Thi R. O. gav intet Gensvar, men hans udtrykfulde Ansigt udtalte tydeligt: „Jeg ved nok, I tror, jeg er fuld, men jeg skal vise Eder, at jeg desuagtet er Mand for at gaa til Søs.“

Vi forlode Fjeldet og roede ombord i vort Skib, hvis Dæk Kapt. R. O. næppe havde betraadt, førend han kaldte paa 1. Styrmand – en Broder til ham – og til vor store Forbavselse gav denne Ordre til at gøre alt klar til Letning. En Kaptajn, endog en drukken Kaptajn, er Herre og Despot om Bord i sit Skib; det falder ingen ind at opponere mod hans Magtfuldkommenhed, og det var derfor nu uigenkaldeligt afgjort – vi skulle sejle.

Kapt. P. S. præjede sit Skib og beordrede sin Styrmand til at sende Sluppen ombord til os med fire Mand, vi roede derpaa i Land for at tage Afsked med vor – under vort lange Ophold paa Havnen – saa gæstfrie Vært, Hr. Kolonibestyrer R. Jensen; denne fulgte med ombord efter at have samlet fornøden Bugserhjælp, og en Timestid efter at vor Kaptajn havde givet sin heroiske Ordre, genløde Fjeldene af Koloniens og begge Skibes Salutskud – vor Brig gled ved Bugsering og en svag Luftning stoltelig ud af Havnen.

Paa Siden af Vardeøen forlode vore Ledsagere os, befalede os hovedrystende Gud i Vold.

Vi vare nu overladte til os selv, men desværre uden Vind og Vand, Sejlskibets bevægende Elementer og Liv.

Hvor var imidlertid den fra Fjeldet sete Aabning vest ude bleven af? – Under

vore Forberedelser var den naturligvis forlængst lukket, – vi sattes desuden af Strømmen en ganske anden Kurs – nord efter – og hele Opmærksomheden maatte henvendes paa at bugsere og manøvrere Skibet fri af Skodserne, der omgav os.

Og Kaptajnen? – Han befandt sig i Kahytten beskæftiget med at fuldstændiggøre ikke alene sin egen Rus, men ogsaa Lodsens (En Grønlænder der var medfulgt medhavende en 12 Aars Dreng). En Gang imellem blev den kæmpestærke Styrmand nedkaldt, for at prøve nogle Kraftprøver med Grønlænderen – saa Tonen endnu var ret gemytlig.

Og Passagererne? – Den gamle Broder (nyhernhutermissionær) med Kone indsluttede dem i deres Kammer; den unge Broder J. og jeg røg Tobak og spadserede paa Dækket. Engang vovede jeg mig ned for at hente min Tobakspung; hvilket Syn – for hvert Skridt – sjap – sjap – Kahytten flød formelig af Vin og Spirituosa. – – –

Imidlertid klarede vor Styrmand – en ligesaa uforfærdet som dygtig og ædruelig Sømand, – sig særdeles godt mellem Isen. Kl. 2 Eftermiddag havde Strømmen allerede sat os 3 Mile nordefter, det begyndte at lufte – og hvilken Lykke – af Norden; Sydvesten vilde nemlig snart have indeklemmt os mellem Isen og Landet. – Nu gjaldt det desuagtet at behandle Skibet, Kulingen friskede, Briggen begyndte at løbe



Hvalfangerkommandør Boy Bohn, der 1780-82 førte fregatten „Disco“ på hvalfangst i Grønland.

2 – 3 – 4 – Knobs Fart; vi kunde ikke staa længe paa hver Bov, undertiden blot 5 – 10 Minutter, ofte blot vende, fylde og derpaa atter vende – og med dette var Kaptajnen nu saa overstadig drukken, at det under andre Omstændigheder maaske vilde moret, at se den lille tyske Missionær slæbe sig rød i Hovedet for at stille den store Mand paa Benene, hvergang han faldt om paa Dækket.

Mine Følelser var samme Stund af en ganske modsat Natur; min Arrighed – jeg tror, det er den rette Benævnelse – havde noget nær naaet Kogepunktet, især efter at jeg havde overbevist mig om, at Lodsens var i en saadan Tilstand, at han umuligt kunde sendes fra Borde.

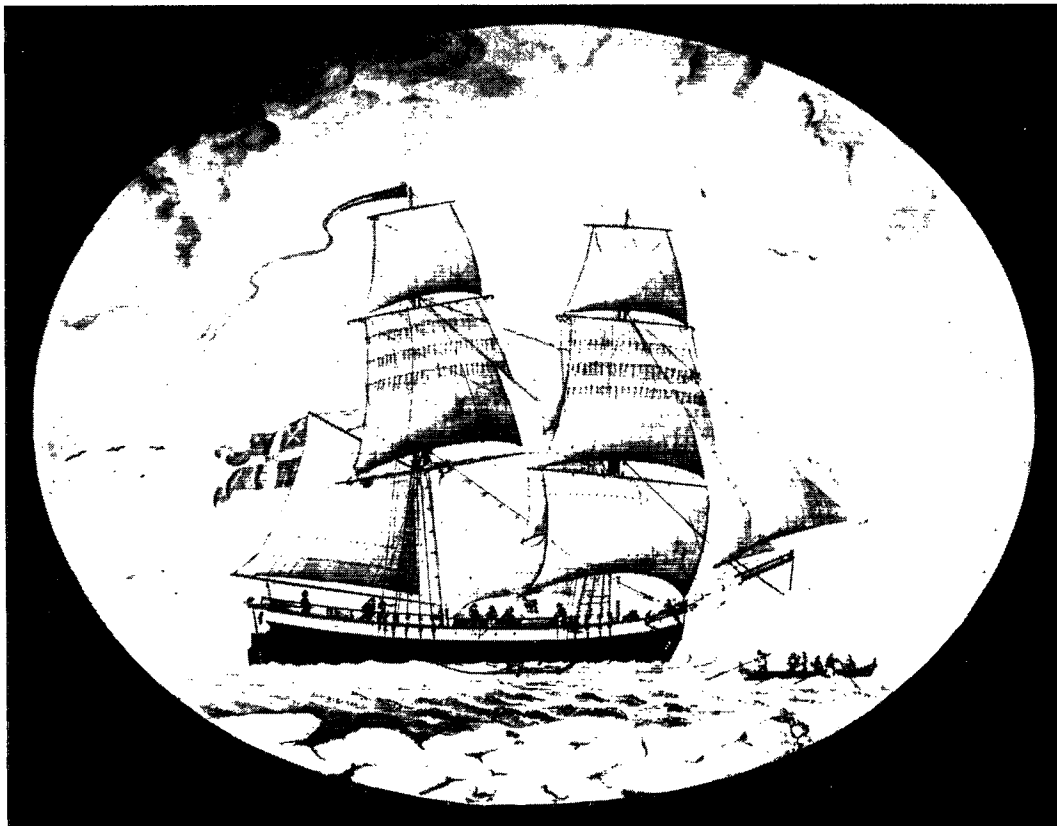
For at gøre alt saa galt som muligt, befalede Kaptajnen Kl. 4 Styrmanden til køjs, og Skibet var nu overladt til den fulde Kaptajns Styrelse. Jeg bør imidlertid yde ham den Erkendelse, at uagtet det næppe var ham muligt at holde sig oprejst ved Rattet, i et Par Timer manøvrerede fortræffeligt – men Katastrofen nærmede sig.

Vi stod vestover, en Isskodse laa i vort Farvand, og for ikke at holde af for denne og derved tabe Højde, maatte vi vende. Kaptajnen greb Rattet og væltede sig over Ratlinen. Han gav fulde Sejl til Vendingen og kommanderede: „Fir af Forskøderne.“ Men ulykkeligvis lader et Skibs Opløb i Vendingen sig ikke saa godt beregne fra Bakken som fra Skansen og – Tilliden fra Folkens Side til Kaptajns Konduite var naturligvis forlængst bortflygtet – Forskøderne bleve ikke affired; derimod hørtes Baadsmandens Stemme fra Bakken: „Han er jo gal! han vil sejle os alle under.“ Manden havde Uret, jeg stod agter og kunde bedømme det; Manøvreren vilde være gaaet godt – men Følgen blev at Skibet løb i Vinden, faldt af igen og drev nedenfor Isskodsens.

Kaptajns Forbitrelse herover lader sig ikke beskrive; Baadsmanden blev kaldt agterud; hans røde Uldskjorte bogstavelig flaaet ham af Kroppen og Scenen endte med den Erklæring: At nu kunde hvem der vilde tage Kommandoen, thi han (Kapt.) blev ikke mere adlydt.

Vor Stilling var da saaledes: Stiv Bramsejlskuling, en urimelig Sejlføring i en kun forsaa vidt aaben Is, at Skibet blot med yderste Forsigtighed kunde manøvreres i den og ikke ti kabellængder forude en fast Ismark.

Med en 6 Miles Fart er denne Distance snart udsejlet, og Briggen løb igennem som „Den flyvende Hollænder.“ Rorsmanden holdt paa egen Haand af for de Skodser, som vi ikke kunne ligge foroven, og Kaptajnen stod desuagtet tilsyneladende aldeles rolig, holdende sig i luv Storvant. Uagtet jeg med dette maatte føle, at Skibets øjeblikkelige Frelse beroede paa mig, befandt jeg mig dog i en saa opirret Sindsstemning over al den Galskab, som omgav mig, at jeg næsten med en lignende Ro fremmulede den Tanke: „Lad ham bare sejle Skuden ad Helvede til, det bliver dog Enden paa Legen.“



„Den hvide Bjørn“. Brig. 63½ commercelæster. Købt 3/6 1800. Taget af englænderne 11/10 1807 under Skagen.

Skuden løb – løb – med en ustandselig Fart mod den faste Iskant. – Alle Mand stode klare til Vendingen, hver paa sin Post, ventende Kommandoen, uden at ytre et Ord, en mærkelig Taushed hvilede over Scenen. Kun en Broder af Kaptajnen, som var Ungmand ombord, havde listet sig agterud og stod paa Springet til at kaste sig ned ad Kahytstrappen, for at kalde paa den anden Broder, Styrmanden, dog uden at turde vove det. Jeg tror, Synet af dette unge Menneskes Ansigt indvirkede paa mig, idetmindste skete det ganske uvilkaarligt, at jeg netop endnu tidsnok, pludselig tilraabte ham: „Dersom du ikke vil, at din broder skal sejle Skibet væk, saa kald straks paa Styrmanden.“

Det var som om Fortryllelsen løstes ved disse Ord; han styrtede ned af Trappen og næsten i samme Nu stod Broderen paa Dækket – dog endnu i det overhængende Øjeblik iagttagende den mellem disse Brødre stedfindende Decorum, tilraabende Kaptajnen: „Maa jeg vende Kaptajn“ – greb Rattet og haspede Roret i Læ. Forskøderne fløj denne Gang løse uden Kommando, Briggen løb med en hvislende Lyd

i Vinden – strygende Iskanten saa nær, at alle ventede Stødet; thi Foden af Isen saa vi under os, og Barkholttet var ikke en Alen fjernet fra den øverste Iskant, dog – Stødet udeblev – Skibet var reddet og stod østover.

Det er værd at bemærke, at Kaptajnens Halstarrighed først brødes, da Skibet laa i Vinden og Faren altsaa overstaaet – og afløstes af en umiskendelig Frygt; han tumlede hen til Roret og kommanderede saftmodig Resten af Vendingen.

Hvorfor skulde jeg fortie, at jeg Øjeblikket efter virkelig følte mig overbevist om, ved hine Ord, at have reddet mere end Skibet; men dersom nogen skulle tro, at jeg tillagde mig dette som en Fortjeneste, tager han mærkelig Fejl; allerede nu siger min Bevidsthed mig, at jeg – kun jeg – havde baaret Skylden for Skibets Undergang; thi hvorfor udtalte jeg ikke hine Ord før – blot et Sekund, maaske et Øjeblik senere end det skete – og Handelens Brig havde lagt afmastet, knust ved Iskanten, ej at tale om det højst rimelige Mennesketab ved en saadan Begivenhed.

Faren var uagtet alt dette endnu tilstede, saalænge Kaptajnen var paa Dækket. Isen blev ved at være tæt, vi maatte fortsætte Krydsningen nordefter, og vi førte for meget Sejl, saa at Rasterne tog Vandet. Imidlertid havde han nu saa længe holdt Dækket, at han formodentlig trængende til en Hjertestyrkning begav sig ned i Kahytten. Den Tid, han var nede, benyttedes snildeligen af Styrmanden til, under paabudt Taushed, at fastgøre Store Bramsejl, Fliger og Store Stænge Stagejl, – det lettede, og Manden kunde virkelig ikke skønne denne Sejlforandring, da han kom op igen.

Omsider heldede da den lange Dag, og det var bleven sildig Aften (Natten paa saa nordlig en Bredde er kun en Skumring paa den Tid Talen her er om), jeg modtog derfor med Glæde Kaptajnens uventede Forslag om at gaa til Køjs. Det var dette Punkt, Styrmanden og jeg med Længsel havde ventet; han Kaptajnen havde nu vaaget i omtrent 64 Timer, og vi vidste, at kun en total Udmattelse under hans Debausher kunde drive ham til Søvn. Vi gik altsaa til Køjs overladende Skibet i gode Hænder.

Efterat have sovet til Kl. henimod 4 om Morgenen vaagnede jeg ved Skibets Stampning mod en mærkelig høj Sø; dette var en altfor glædelig Omstændighed, da den tydede paa Nærmelse til aaben Sø, til at jeg kunde holde mig i Køjen. For ikke at vaagne den paa den anden Side i Kahytten sovende Løve, listede jeg mig sagte op paa Dækket, hvor jeg traf Styrmanden meget tvivlraadig.

Stillingen var nemlig saaledes: Omkring 10 Mile af Landet, stiv Mærsejlskuling, høj Dønning og Isen betydelig tæt.

Lodsen var endnu ombord, han maatte enten straks afsendes eller følge med til København. Da Styrmanden desuagtet ikke paa eget Ansvar (Decorum – en fuld Kaptajn og Ansvar) turde sætte igennem Iskanten, som den tiltagende Sø udviste

vi nærmede os, saa var der intet andet for – Kaptajnen maatte udpurres, skønt han kun havde faaet 4 Timers Søvn og altsaa endnu muligen ikke havde udsovet Rusen. – Jeg paatog mig dette Hverv, og som gammel Sømand stod han snart paa Dækket. Lodsens blev ogsaa vækket, og da denne nu var fuldkommen ædru, indsaa han sin mislige Stilling den nemlig, med en Dreng paa 12 Aar at ro 10 Mile for at naa Land, rimeligvis langt nordenfor Frederikshaab, da vi hele Natten havde krydset nord efter med Strømmen under Læ. Lodsens og Drengen blev imidlertid nedfirede i deres Kajakker og bortsendt – og Opmærksomheden henvendt paa den tiltagende Dønning og den os omgivende Is.

Skønt Kaptajnen endnu befandt sig i en dinglende Tilstand, forsonede hans Dygtighed ved den nu følgende Sejlads mig fuldeligen. Den „gamle Hvalfanger“ var vaagnet. Fra forre Bramtop kommanderede han Skibet, og hans Manøvrer, der gennemgik hele Skalaen af Hvalfangersvingninger, var saa mesterlige, at vi uagtet den høje Sø og den tætte Is, efter 2 Timers Sejlads kunde glæde os ved frit Vande og, som foran bemærket, den herligste Lejlighed sydefter – til København.

Om Eftermiddagen Kl. 6. – Jeg maa endnu tilføje mit Billede et Penselstrøg ved at bemærke, at Styrmanden for lidt siden kom ned i Kahytten overbringende den sørgelige Beretning, at i den til Hjemrejsen bestemte halve Tønde Brændevin, befandtes Tollen paa en ubegribelig Maade indtrykket og Tønden som Følge deraf – tom. – Altsaa ingen Brændevin paa Hjemrejsen, men takket være Styrmandens ogsaa ved denne Lejlighed udviste gode Konduite – Fred og Ro i Skibet.

De høje Herrer ved det grønne Bord hinsides Havet fik jo intet at vide om vort høje Spil hin Dag; naar Rejsen er endt, er alting glemt, og Sømanden nedlader sig ikke til Angiveri. Dygtigheden bedømmes efter Udfaldet, derfor beholdt hiin vilde Kaptajn endnu et Par Aar Skibet, indtil det gik saa galt, at ingen turde sejle med ham.“