Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

**Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor**
Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

**Ophavsret**
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

**Links**
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

# Dansk polarfart 1915 - 2015

# Dansk polarfart 1915 - 2015

## Bjarne Rasmussen

**En spændende krønike om politik og shipping samt dramatiske beretninger fortalt af de de søfarende**

# Dansk polarfart 1915 - 2015

Forfatter: Bjarne Rasmussen

Forside foto: *M/S Arina Arctica* i Scoresbysund
Bagside foto: Overstyrmand Bjarne Rasmussen, *M/S Kista Arctica*
Fotograf: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen

Enhver hel eller delvis kopiering på tryk, elektronisk eller på anden måde, må kun ske efter udtrykkelig forudgående aftale med forfatteren.

De mange specifikke informationer i bogen har jeg indhentet fra mange forskellige kilder, se Kildehenvisningerne i bogens afslutning.

Andre bøger af Bjarne Rasmussen:

- Styrmanden fra Strynø
- Claus Jensen Møller slægten i Det sydfynske Øhav
- Strynø Kalv

# Indholdsfortegnelse

**Indledning og ”opråb”** ..... 09

## Grønland

### Historie og politik

Grønland i Kongeriget Danmark .....11

Danske Grønlandsekspeditioner.....11

Internationale konflikter.....12

Moderniseringsprocessen .....13

G50 planen (nyordningen) realiseres .....14

Grønlands Hjemmestyre.....25

Grønlands Handel .....25

Grønlands Selvstyre .....26

### Shipping

Gods og passagerer

Perioden 1915 - 1940 .....27

Perioden 1940 - 1945 .....28

Perioden 1945 - 1960 .....31

Perioden 1960 - 1973 .....33

Perioden 1973 - 1993 .....41

Perioden 1993 - 1995 .....44

Perioden 1995 - 1998 .....48

Perioden 1998 - 2010 ..... 48

Perioden 2010 - 2015 ..... 55

Olieprodukter

Perioden 1950 - 2015 ..... 57

Malm

Perioden 1860 - 2015 ..... 61

Fiskeprodukter

Perioden 1925 - 2015 ..... 69

## Arktiske udfordringer

Isforhold ..... 72

Polarskibe ..... 74

Ice patrol ..... 88

SAR ..... 101

Søopmåling ..... 105

Isbrydning ..... 109

Havneanlæg:

Skibsreder Knud Lauritzens rapport, 1948 ..... 111

G50 og G60 planerne; havne, lager og besejling ..... 119

Kendtmanden:

Kendtmandens funktion ..... 130

Offshore:

Greenland Petroleum Consortium (GREPCO) ..... 133

*M/S Mærsk Topper*, 1977 ..... 134

*M/S West Navion*, 2000 ..... 136

## Beretninger

*M/S Britannia*, 1956 ..... 138

Bygden Savigsivik, 1964 ..... 146

*M/S Varla Dan,* 1967 ..... 149

Tre skibe indefrosset 1971/72 ..... 157

*M/S Søkongen*, 1976 ..... 160

Umanak fjorden, 1984 ..... 161

## Forlis & Havarier m.v. efter 1945

*M/S Jopeter*, 1955 ..... 163

*M/S Kista Dan*, 1955 ..... 170

*M/S Ingga Dan, part I*, 1956 ..... 174

*M/S Ingga Dan, part* II, 1956 ..... 175

*M/S Polarbjørn*, 1957 ..... 178

*M/S Umanak*, 1957 ..... 182

*M/S Hans Hedtoft*, 1959 ..... 183

*M/S Martin S.* 1966 ..... 189

*M/S Disko*, 1969 ..... 195

*M/S Frida Dan, part I*, 1969 ..... 196

*M/S Frida Dan, part II*, 1969 ..... 199

*M/S Magnus Jensen*, 1981 ..... 202

*M/S Betty Theresa,* 1988 ..... 209

*M/S Johan Petersen*, 1988 ..... 213

*M/S Kista Arctica*, 1998 ..... 223

Forsikringsselskaberne 2015 ..... 227

# Canada

## St. Lawrence Wintherservice

Perioden 1959 - 1968 ..... 234

*M/S Manja Dan*, 1967 ..... 236

## Arktisk Canada

*M/S Thora Dan, part I,* 1961 ..... 243

*S/S Manhattan,* 1969 ..... 245

*M/S Thora Dan, part II,* 1969 ..... 246

*M/S Thora Dan, part III,* 1969 ..... 247

Narwhal-Lauritzen Shipping Ltd. Calgary ..... 252

Arctic Canada Sealift ..... 252

# Polar passagerne

NV passagen, 2013 ..... 254

NØ passagen (Northern Sea Route), 2010 ..... 255

# Antarktis

Rederiet j. Lauritzen ..... 256

Rederiet A.E.Sørensen ..... 266

*M/S Nanok S.,* 1984 ..... 266

# Polarfarten 2015

Status ..... 269

## Polarfarten efter 2015

Nye epoke? .....272

Dilemma .....272

## Bidragsydere

Tak til bidragsyderne .....273

Tak til redaktør Anders Nilsson, kamikposten.dk .....274

## Appendiks m.v.

Rederier og skibe .....276

Sted – og bynavne i Grønland .....305

Styrmand og forfatter Bjarne Rasmussen, CV .....306

Kildehenvisninger .....308

## Indledning

Jeg håber, at denne krønike over dansk polarfart i perioden 1915 – 2015 vil være til lige så megen glæde, berigelse, overraskelse, undren og oplysning for læseren som den til stadighed er for mig.

Under læsning af bogen vil den opmærksomme læser måske undre sig over, at jeg har citeret en del fra især Rederiet J. Lauritzens offentlige tidskrift *FRIVAGTEN* og fra Kongelige grønlandske Handels offentlige tidskrift *KGH Orientering* i denne bog.

Dette har jeg valgt at gøre fordi jeg har vurderet, at disse offentlige tidskrifter giver et godt indtryk af de mange shipping udfordringer som den danske internationale polarfart i nyere tid mødte og håndterede.

De mange personlige beretninger i bogen som er tilsendt mig af de søfarende er jeg særligt glad for thi de giver et godt indtryk af de mange forskellige udfordringer, der kan være for sømændene under selve besejlingen af polarfarvandene

Ved siden af ovennævnte kilder har jeg været inspireret af et meget omfattende kildemateriale som jeg har gjort en del ud af i bogens Appendiks. Jeg kan anbefale læseren af denne bog at fremskaffe og læse især de mange bøger og Betænkninger m.v. som jeg henviser til.

Sidst men absolut ikke mindst retter jeg en særlig tak til Fjord Riisgaard, Ole Albertsen, Povl Kjeld Hansen, Fritz Ploug Nielsen og Per Danker, der alle har ydet mig uvurderlig hjælp under såvel min research som under min udarbejdelse af bogen.

Bjarne Rasmussen, Danmark 2016

## *Opråb..!*

*I skrivende stund findes der ganske enkelt ikke et samlet maritimt arkiv over den danske polarfart gennem tiderne.*

*Jeg håber derfor, at denne bog vil inspirere rette vedkommende til at etablere, indsamle, bevare og formidle et sådant arkiv – et arkiv der vel at mærke kan tilgås enhver via internettet.*

# Grønland

## Historie og politik

### Grønland i Kongeriget Danmark

I perioden 1380-1814 var Norge en del af Kongeriget Danmark, og dermed var den danske konge også konge over Grønland der hørte ind under Norge. Under Revolutions- og Napoleonskrigene i perioden 1792 – 1815 havde Danmark holdt med Napoleon under krigene hvilket medførte, at Danmark under forhandlingerne i Kielerfreden i 1814 måtte afstå Norge til Sverige men fik lov til at beholde Grønland.

Polarfarten til og fra Grønland i Kongeriget Danmark anses i denne bog for at starte i 1721 thi i dette år er missionæren Hans Egede medstifter af et privat handelskompagni Det Bergenske Selskab i Norge med den hensigt, at handelskompagniets overskud med handel i Grønland skulle dække omkostningerne ved missionsvirksomheden i Grønland.

Kongen støttede denne mission ved at overdrage monopolhandlen på Grønland til Hans Egede og Det Bergenske Selskab.

I årene 1721 – 1774 forestod flere forskellige selskaber i Kongeriget Danmark monopolhandlen i Grønland med svingende resultat hvorfor den danske stat oprettede Kongelige Grønlandske Handel (KGH), og derpå overtog monopolhandlen i 1774 – et handelsmonopol der varede helt frem til 1950. Endvidere overtog den danske stat **besejlingsforpligtelsen** af Grønland i 1774 hvilket varede helt frem til 1986 hvor KGH blev overdraget til Grønlands Hjemmestyre.

### Danske Grønlandsekspeditioner.

I perioden 1898 til 1948 blev der udført en del danske ekspeditioner med forskellige formål til såvel Østgrønland som til Nordgrønland

Mange af disse ekspeditioner gav også erfaring med polarsejlads i øde og isfyldte områder ved Grønland, og dermed også erfaring i den mest hensigtsmæssige konstruktion af skibe til denne form for sejlads.

Flere af ekspeditionerne fik senere større betydning for den danske polarfart ved, at man oprettede handelsstationer og minedrift; og især Lauge Koch ekspeditionens fund af en meget stor blyforekomst ved Mestersvig i NØ Grønland i 1948 fik senere betydning for dansk polarfart.

## Internationale konflikter

Østgrønland

I forbindelse med salget af De Vestindiske Øer til USA i 1917 fik Danmark anerkendt sit krav om at udstrække sin suverænitet til hele Grønland hvorved Danmark i 1921 inddrog hele Grønland i Kongeriget Danmark.

Norge, der nu var et selvstændigt land, anerkendte ikke Danmarks suverænitet til hele Grønland da norske sælfangere havde fangstinteresser på den grønlandske Østkyst som de ikke ønskede at ophøre med.

Det førte til en intens dansk suverænitetshævdelse, og konflikten kulminerede i 1931 med en norsk 'okkupation' af områder i Østgrønland og en efterfølgende retssag i 1933 ved Den Internationale Domstol i Haag som bekræftede Danmarks suverænitet i Østgrønland.

2. verdenskrig

Besættelsen af Danmark i perioden 1940 – 1945 fik enorm betydning for det grønlandske samfund og den efterfølgende besejling af landet helt frem til i dag.

Perioden var en fremgangsperiode for Grønland, der eksporterede saltfisk og kryolit til USA der eksporterede varer til Grønland.

Under krigen ændrede USA besejlingssystemet til de grønlandske destinationer markant ved at udvikle og implementere en kystrute langs den grønlandske Vestkyst.

Den kolde krig

Danmark blev medlem af NATO i 1949, og den 27. april 1951 indgik USA og Danmark en traktat om forsvaret af Grønland (Grønlandstraktaten). Dette medførte bl.a. etableringen af Thule Air Base i 1953 m.v.

## Moderniseringsprocessen

Det grønlandske samfund var glade for befrielsen og ”genforeningen” med Danmark i 1945; men under og lige efter krigen var mange problemstillinger i landet blevet synlige for omverdenen.

Den danske forfatter og journalist, Ole Vinding, der efter selve befrielsen opholdte sig seks måneder i Grønland i 1945, foretog rejser i landet for bl.a. at tale med befolkningen om dens problemstillinger.

Efter opholdet i Grønland skrev Ole Vinding bogen *Grønland 1945*; en bog der skabte en meget stor offentlig opmærksomhed og debat i Danmark da den blev udgivet i 1946.

Det medførte dels, at Ole Vinding fik den fornemme Cavling pris samme år, og dels at en dansk delegation af journalister rejste til Grønland i 1946 for at undersøge situationen hvorefter de skrev en række kritiske artikler herom til især den danske presse.

I 1946 nedsatte den danske regering Grønlandsudvalget af 1946, der hurtigt fremkom med ”Betænkning af 12. juni 1946”; en betænkning der i øvrigt blev fremlagt og ivrigt drøftet i *Grønlandsk Selskab* under overskriften ”Grønlands betænkningen under debat” torsdag aften den 12. december 1946. En talrig forsamling inkl. statsminister Knud Kristensen og mange andre politikere samt **erhvervsfolk** og journalister m.fl. var mødt op til denne debataften (Kilde: *Grønlandsposten* nr. 11, december 1946)

I 1948 rejste statsminister Hans Hedtoft til Grønland for at drøfte problemstillingerne med de grønlandske Landsråd hvilket medvirkede til, at statsminister Hans Hedtoft nedsatte den store Grønlandskommission af 1948, der efterfølgende i 1950 udgav en meget omfattende Betænkning (ca. 1100 sider) med lovforslag der gav de retningslinjer, der kom til at gælde for de næste mange år, og som medførte begyndelsen på en gigantisk modernisering af Grønland.

Denne Betænkning kaldes også G50 planen eller ”Nyordningen”

I dette udviklingsprogram skulle bl.a. infrastrukturen og det grønlandske fiskeri, der var startet som forsøgsfiskeri i 1917, moderniseres med danske private foretagender som læremestre.

Skibsreder Knud Lauritzen fra det privatejede danske rederi J. Lauritzen besøgte også Grønland i 1948 på rejse med *S/S Maria Dan*; sandsynligvis som følge af den store offentlige opmærksomhed i Danmark vedr. de grønlandske forhold.

Skibsreder Knud Lauritzen skrev efterfølgende en rapport om sine mange erhvervsindtryk fra denne rejse til Grønland, udført om bord i *S/S Maria Dan,* samt forslag til forbedringer.

Rapporten sendte han privat i 1949 til direktøren for Grønlands Styrelse, Eske Brun, med kopi til statsminister Hans Hedtoft.

(Skibsreder Knud Lauritzens rapport fra 1948 er i dag offentligt tilgængeligt, og dele er med i denne bog i afsnittet Havneanlæg.)

Rederiet J. Lauritzen var i øvrigt ikke ukendt med Grønlandsfarten på dette tidspunkt idet seks af rederiets skibe under 2. verdenskrig havde været overtaget af US War Shipping Administration, der havde indsat skibene i fart mellem USA og Grønland. Skibene havde forsyninger med til Grønland, og som returlast lastede de kryolit i Ivigtut til krigsfly industrien i USA.

## Kongeriget Danmark får ny grundlov

Med Danmarks Riges Grundlov af 1953 blev Grønland en integreret del af Danmark, og de meget store investeringer og udgifter til etablering og udbygning af infrastruktur, elværker, sygehuse, pakhuse, butikker, produktionsanlæg m.v. i Grønland blev båret af Danmark frem for den grønlandske økonomi, der ikke var i stand til at finansiere denne proces.

## G50 planen (nyordningen) realiseres

I 1950 boede størstedelen af den grønlandske befolkning i tørvehytter som vist nederst på billedet side 15.

Disse tørvehytter var for så vidt velegnet til de arktiske/grønlandske klimaforhold, men af forskellige grunde florerede især tuberkulosen blandt beboerne.

Disse forhold var stærkt medvirkende til at den danske stat under Nyordningen dels gjorde en storstilet indsats for at bekæmpe tuberkulosen i Grønland, og dels lod bygge mange nye og moderne boliger i træ som vist i den øverste del af billedet på side 15.

I perioden 1952 til 1963 blev der således sejlet materialer til Grønland for bygning af bl.a. 3000 nye boliger til en befolkning, der i 1950 bestod af 23.642 indbyggere og i 1962 af 32.288 indbyggere.

*Gammel tørvehytte i Umanak*

*(Foto: Bjarne Rasmussen)*

Realiseringen af G50 planen fra 1950 (Nyordningen) medførte også, at der skulle etableres tankanlæg i Grønland og importeres store mængder olieprodukter for at forsyne såvel fiskeskibe som infrastrukturen inkl. de mange nyetablerede elværker i landet.

I 1949 henvendte den danske stat sig derfor til de store olieselskaber hvorefter Det Grønlandske Olieaktieselskab (DGO) blev stiftet på et møde i Det Danske Petroleums Aktieselskab D.D.P.A., mandag den 6 marts 1950; og med virkning fra den 22. juni 1950 forpligtede det private selskab DGO sig til at sørge for den grønlandske olieforsyning.

I 1952 var den danske stat fødselshjælper ved stiftelsen af Nordisk Mineselskab. Den danske stat ejede 50% af aktierne, øvrige danske investorer ejede 5%, og endeligt ejede svenske og canadiske investorer 45% af aktierne. Formålet med selskabet var at udnytte den store blyforekomst som Lauge Koch havde opdaget ved Mestersvig i 1948.

Det private danske rederi J. Lauritzen fik koncession på besejlingen af Mestersvig, og Rederiets mange nye specialbyggede polarskibe anløb derefter Mestersvig hvor de lastede laste bly- og zink koncentratet i sommerperioden hvert år fra 1956 og indtil minedriften ophørt i 1963 fordi minen da var tømt. Koncentratet blev især sejlet til Antwerpen i Belgien.

## Statsskibet *M/S Hans Hedtoft*

I 1956 bevilligede den danske stat penge til bygning af et specialbygget polarskib af stål, *M/S Hans Hedtoft*, til Kongelige Grønlandske Handel (KGH). Dette foranledigede skibsreder Knud Lauritzen, Rederiet J. Lauritzen, til at skrive følgende artikler i JL bladet *FRIVAGTEN nr. 64, 1957* hvorfra jeg citerer:

”Den 13. november 1956 fik minister Kjærbøl finansudvalgets tilslutning til at bygge et isbrydende grønlandsskib (*MS Hans Hedtoft*), hvis endelige pris vil blive mindst 15 mill. Kroner

I henvendelsen til finansudvalget var det supplerende blevet oplyst, at statsskibets årlige driftsudgifter ville beløbe sig til 4 mill. kroner, mens det ville koste 5,5 mill. kroner at skaffe tilsvarende erstatnings-tonnage fra privat side.

Jeg henvendte mig til finansudvalget og til herr Kjærbøl med kritik af denne skibsbestilling, idet mine hovedindvendinger var:

> *At* denne investering er helt overflødig, da det frie erhverv (specielt rederierne Progress, A.E.Sørensen og J.L.) i de sidste 6 år har anskaffet megen tonnage, egnet til sejlads på både Grønlands vestkyst og østkyst.
>
> *At* derfor en statsinvestering på ca. 15 mill. kroner til et skib måtte anses for urimelig på et tidspunkt, hvor staten ellers på alle områder opfordrer og opfordres til besparelser
>
> *At* herr Kjærbøl ikke tog initiativet til at undersøge, om tonnage kunne stilles til rådighed af ovennævnte frie erhverv – hvilket ville have været i overensstemmelse med Grønlandskommissionens anbefaling om, at det frie initiativ burde deltage i Grønlands opbygning.
>
> *At* den angivne årlige udgift på 5,5 mill kroner for tonnage fra erhvervslivet var – ikke unøjagtig – men helt hen i vejret
>
> *At* man af denne grund også måtte sætte spørgsmålstegn ved det årlige udgiftstal på 4 mill kroner for et statsskib
>
> *At* skibets specifikation, som jeg har lejlighed til at se, synes at tyde på to fejl ved skibet.

Jeg anmodede derfor om at måtte se kalkulationen, som havde dannet basis for finansudvalgets afgørelse, herunder specielt hvorledes de to hovedsummer på 4 og 5,5 mill kroner var sammensat, og jeg tilbød herr Kjærbøl – for at staten kunne undgå en

fejlinvestering – at gøre opmærksom på eventuelle konstruktionsfejl, hvis de stadig forefandtes.

Imidlertid mødte jeg en skarp afvisning fra herr Kjærbøls side, og jeg var derfor nødt til gennem pressen at forelægge sagen for offentligheden, som også måttet have et berettiget krav på at få sagen opklaret.

Da herr Kjærbøl, selv efter en ret omfattende offentlig polemik, for femte gang nægtede at offentliggøre eller udlevere disse oplysninger, anmodede jeg indtrængende de ansvarlige regeringsmedlemmer og politikere om at foranledige de pågældende oplysninger frigivet.

Disse oplysninger har jeg nu endelig fået forelagt i form af en udtalelse fra Hovedrevisoratet, som har foretaget en regnskabsmæssig vurdering af tallene, og fra den Kgl. Grønlandske Handel har jeg fået de supplerende oplysninger, jeg har bedt om. En gennemgang af det foreliggende materiale giver følgende resultat:

> Hovedrevisoratets revision af talmaterialet, som forekommer mig at være gennemført omhyggeligt, kan i store træk godtages. Denne revision sætter udgiftstallene for statens grønlandsskib i vejret fra 4 til 4,2 mill kroner år, hvilke tal igen skal forhøjes med forrentningen af afskrivning på den stigning, som man må regne med i byggeudgifter på grund af den i byggekontrakten indeholdte glideskala. Såfremt denne stigning sættes til 1,5 mill kroner, hvilket hovedrevisoratet regner med som maximum, forøges udgiftstallet – hvilket fremgår af hovedrevisoratets udtalelse – med 130.000 kroner pr år altså til 4,330.000 kroner
>
> Der kan dog stadig indvendes mod beregningerne at de er baseret på 25 års afskrivning, hvilket for et sådant specialskib, som skal anvendes i en meget krævende fart, ikke betegnes som forsvarligt. Med 15 års afskrivning i stedet for 25 år ville udgiften for statsskibet blive ca 400.000 kroner højere, og således komme op på ca. 4,7 mill kroner pr år.
>
> Men lad os blot for tiden se bort fra denne sidste forhøjelse, hvor sagligt vel begrundet den end må siges at være, og holde os til *Hovedrevisoratets* tal:

Det udgiftstal for fremmed tonnage på 5,5 mill (over statsskibets 4 mill), som var herr Kjærbøls hovedargument for statsskibets bygning, må jeg nu betegne ikke alene som ”helt hen i vejret”, men som et fantasital. De af hovedrevisoratet kontrollerede tal bekræfter til fulde min offentligt udtalte påstand om, at denne udgift er kalkuleret bagud; idet man først har udregnet statsskibets transportkapacitet, og herudfra har man

så helt teoretisk stillet op, hvordan denne kapacitet kunne dækkes *sidste år* ved hjælp af forskellige passager- og fragtskibe og ved leje af dyre flyvemaskiner.

Den eneste virkelige rettesnor måttet helt naturligt være at få oplyst ikke, hvad det teoretisk ville kunne koste i 1956 – eller et andet tilfældigt år – men på det tidspunkt da statsskibet kunne leveres, altså i 1958. Dette kunne man uden videre få opklaret – ja man måtte som ansvarlig for store værdier og udgifter have en uafviselig pligt til at få opklaret – ved at henvende sig til det frie erhverv, som herr Kjærbøl var helt klar over har en række specialskibe til rådighed. Jeg har over for Kgl. Grønlandske Handel betydet at være villig til at ombygge skibe efter Handlens krav.

Herr Kjærbøl kunne dengang ved at henvende sig til vort rederi omgående være blevet oplyst om, at Handlen kunne befragte (chartre) *M/S Thala Dan* på helårsbasis (evt. omregnet til timecharter) *ikke* til herr Kjærbøls fantasital på 5,5 mill kroner, *ikke* til statsskibets udgiftstal på 4 mill kroner (som hovedrevisoratet har rettet op til 4,3 mill, og som – jævnfør ovenstående – i virkeligheden burde ansættes til 4,7 mill kroner), men til en pris som ville betyde en årlig udgift for Grønlandske Handel på 3,3 mill kroner pr år.

Og dette kan – hvis statsskibet ikke bygges – endnu gennemføres ved hurtig handling. Jeg kan tilføje, at dette tal indeholder højere forrentning og afskrivning end hovedrevisoratet har regnet med for herr Kjærsbøl's skib og er udregnet på basis af den samme oliepris.

*M/S Thala Dan* vil kunne leveres med passageraptering til 60 passagerer, altså som statsskibets og som dette delvis indrettet til kølelast. På grund af den noget mindre transportkapacitet og mindre fart skal dets udgiftstal ved en sammenligning med statsskibets 4,3 mill kroner omskrives til 3,9 mill kroner, men det ligger altså ca. 1,6 mill kroner under herr Kjærbøls fantasital og 400.000 kr. under det af hovedrevisoratet for statsskibet opgjorte tal *og vel at mærke pr år*, og altså efter at der er taget hensyn til mindre kapacitet og fart.

Der er her gået ud fra, at sejladsen er af samme art for begge skibes vedkommende. For skibe, der kun havde skullet anvendes alene i den meget krævende østkystsejlads og kun en del af året, ville udgiften rent naturligt være blevet højere.

Under min henvisning til hovedrevisoratets kontroludregning og mine ovennævnte oplysninger, må jeg nu henstille til de ansvarlige myndigheder, at man søger det bestilte statsskib annulleret, hvilket giver følgende fordele:

*Man* sparer en helt overflødig statsinvestering på ca. 15 mill kroner,

*Man* sparer årligt 0,4 mill kr. på statsbudgettet

*Man* sikrer sig passende tonnage mindst én sæson tidligere end ellers

*Man* får en nybygningsbedding til rådighed, hvorpå kan bygges anden dansk eller udenlandsk tonnage, som skaber store valutabeløb

*Man* sikrer danske skibe beskæftigelse

Man undgår ved statsdrift at angribe de frieste danske erhverv

*Man* fortsætter sit samarbejde med et rederi, der snart disponerer over 12 polarskibe og kan fortsat befragte andre af rederiets skibe på Grønlands vestkyst, hvilke skibe en stor del af året er langt billigere i drift der end et solidt, men i tyndt vand uøkonomisk ishavsskib

og ikke mindst.

*Man* følger således Grønlandskommissionens principielle henstilling om, at vise det frie initiativ "samme velvilje fra myndighedernes side, som man i det hele bør vise over for en indsats fra privat side i det grønlandske erhvervsliv"

Stillet over for disse fordele bør det straks siges, at jeg erkender, at *M/S Thala Dan*'s fart (men dermed også olieforbrug) er mindre, og passagerapteringen når ikke i udstyr helt op på højde med det projekterede statsskib.

De to fejl, som jeg mente at have bemærket i specifikationen for statsskibet var, at maskinanlæg med skrue og akselledning ikke var forlangt leveret med samme høje styrke, som svarende til skibsskroget i øvrigt

Denne fejl forefindes stadig i specifikationen. Det er muligt, at værftet i realiteten – til trods for det ikke er forlangt i specifikationen – af andre tekniske grunde leverer et maskinanlæg, der i styrke svarer til skroget; er dette tilfældet, og får aksler og skrue den tilsvarende styrke, vil fejlen i specifikationen ikke få praktisk betydning og min kritik dermed bortfalde.

Det andet forhold er, at yderklædningen ikke er svejset til spanterne; i samtlige af vore ishavsskibe har det i de sidste mange år været et uafviseligt krav, at skibene skulle være helsvejsede, for at undgå naglesprængninger under ispres – ja svejsning har været en forudsætning for, at vore teknikere overhovedet turde gå over fra træskibe til stålskibe; der er derfor her fortsat tale om en – efter vor erfaring væsentlig – fejl, som bør rettes. Herom skriver jeg til Den Kgl. Grønlandske Handel, således som jeg har lovet, så sandt som jeg ikke har ønske om også en teknisk fejlinvestering, hvis statsskibet endeligt skulle blive bygget. Jeg tvivler ikke om, at værftet er i stand til at foretage denne forbedring.

Helt til slut: Hvis herr Kjærbøl virkeligt havde kunnet få de politiske partier til at investere 15 mill kroner i et – i drift uøkonomisk – statsskib, ville dette for så vidt have været i orden, blot man havde klargjort for de pågældende, at man herved gik ind for statsdrift uden hensyn til statens og dermed til borgernes økonomi og vel vidende, at man derved udskød den frie skibsfart.

Men man kan anstændigvis ikke gennemføre sagen på basis af en både reel og principiel fejlagtig sammenligning mellem stats- og privatdrift.

DERFOR bør statsskibet annulleres

Knud Lauritzen"

og derpå i samme nummer:

" Kjærbøls triumf over monopolkapitalisten

Grønlandsminister Kjærbøl meddelte forleden triumferende gennem sit talerør Socialdemokraten, at Rederiet J. Lauritzen havde været ude for det kedelige uheld, at dets tilbud til den kongelige Grønlandske Handel om sejlads på Grønlands østkyst var afslået, og Handlen havde derfor sluttet kontrakt med norske rederier. Det tilføjedes – uden forsøg på at skjule begejstringen herover – at vort tilbud havde været for dyrt, hvilket skulle vise, at vor kritik af bestillingen af Kjærbøls statsskib derigennem måtte afsvækkes.

Må jeg straks slå fast, at jeg deler herr Kjærbøls glæde over, at sejladsen på Østgrønland kan gennemføres endog endnu billigere, end vort rederi kan gøre det. Herr Kjærbøl forstår åbenbart slet ikke, at han med denne triumferende oplysning netop yderligere slår grunden bort under egne fødder.

Hvad jeg har kritiseret er – lad os trods alle Kjærbøls afledningsmanøvrer slå dette fast – at han på uholdbart grundlag har fået finansudvalget til at bevillige ca. 15 mill. kroner til et nyt statsskib ved at fortælle, at tilsvarende transportkapacitet ville koste i alt 5,5 mill. kroner, nemlig 1,5 mill. kroner mere pr. år, end statsskibet ville koste i drift. Jeg har påvist, at dette tal på 5,5 mill. kroner var 'helt hen i vejret', og gennem hovedrevisoratets kontrolundersøgelse er det yderligere blevet oplyst, at Kjærbøls tal er ikke alene 'hen i vejret', men et kunstigt opbygget fantasital.

Når herr Kjærbøl derfor nu melder – altså offentligt indrømmer – at besejlingen endog af andre frie redere kan gøres endnu billigere, end jeg kan gøre det, understreges berettigelsen af min kritik blot yderligere, med mindre man – måske med rette – må betvivle, at herr Kjærbøls sammenkædning af disse to problemer egentlig har noget med hinanden at gøre.

Og må jeg spørge: hvad bliver der af herr Kjærbøls påstand om, at det *var nødvendigt* at bygge et statsskib for at undgå at falde i monopolkapitalisten Lauritzens klør. Den påstand har jeg karakteriseret som rent vrøvl; nu bekræftes dette mit stærke indtryk – ikke af mig, ikke af andre - men af herr Kjærbøl selv med den yderligere tilføjelse, at der endog forelå endnu flere tilbud, som man ikke behøvede at acceptere – tilbud, der alle var billigere end Rederiet J. Lauritzens.

Til slut: min kampagne mod herr Kjærbøls statsskib har som baggrund min principielle afsky, ikke alene for den for vort statsbudget og dermed for skatterne fordyrende statsinvestering og statsdrift, men først og fremmest for den uanstændige måde herr Kjærbøl søger at gennemføre bygning af statsskibet på ved at give misvisende oplysninger om sammenligningsgrundlaget for statsskibe kontra frie skibe.

At den Kongelige grønlandske Handel i fri konkurrence mellem rederne befragter (chartrer) andre private skibe for sejladsen på Østgrønland, fordi de kan give bedre og billigere service end vore skibe, hilser jeg med glæde med det forbehold, at alle de fragtede (chartrede) mig endnu ubekendte skibe så også er af en sådan kvalitet og sikkerhed, at den Kongelige grønlandske Handel ikke igen bliver udsat for uheld og udgifter som da de befragtede (chartrede) små sælfangere, fx *M/S Jopeter**, som *M/S Kista Dan* måtte undsætte i 1955, som var aldeles uegnede til løsning af moderne transportopgaver og passagersejlads i Østgrønlands isfyldte farvande.

Men det vil fremtiden give svar på.

Skibsreder Knud Lauritzen, Aalborg, den 25. marts 1957”

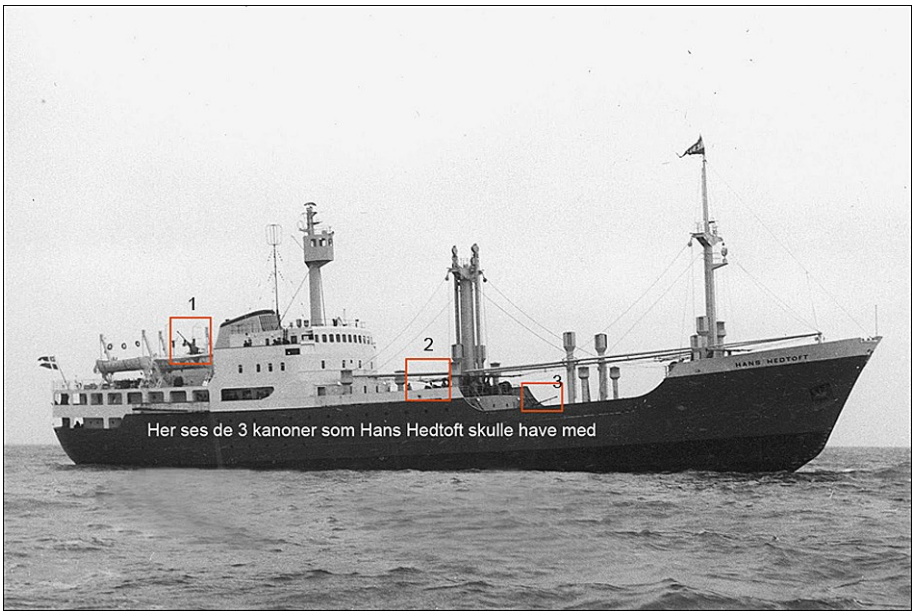
*Nævnte hændelse om *M/S Jopeter* og *M/S Kista Dan* formidles senere i bogen

Denne disput mellem skibsreder Knud Lauritzen og Grønlandsminister Kjærbøl foregik i et årti hvor den Kolde Krig accelererede mellem NATO landene og Warszawa pagt landene, og hvor den danske stat endnu ikke havde ladet bygget større specialskibe til fx suverænitetshævdelse af såvel den grønlandske Vestkyst som den grønlandske Østkyst.

I disputten tog Skibsreder Knud Lauritzen meget sandsynligt udgangspunkt i G50 planen, der netop talte for øget privatisering; en privatisering der dog ikke omfattede rederidelen af Kongelige grønlandske Handel, men mere var målrettet det grønlandske fiskeri.

Det er nok meget tvivlsomt om skibsreder Knud Lauritzen nogensinde blev klar over, at statsskibet *M/S Hans Hedtoft* var designet og bygget således, at det kunne udrustes med tre maskinkanoner som det ses på dette foto af skibet under prøvesejladsen.

Private polar fragtskibe som *M/S Thala Dan* blev normalt ikke designet og bygget med sådanne muligheder…!




*M/S Hans Hedtoft udrustet med tre maskinkanoner*

(Kilde: Povl Kjeld Hansen)

Uanfægtet af disputten med skibsreder Knud Lauritzen fortsatte den danske stat ved minister Kjærbøl sine planer om at bygge et statsskib, og i 1958 lod KGH fragt- og passagerskibet *M/S Hans Hedtoft* bygge i Danmark.

På tragisk vis forliste skibet ved Grønland allerede på sin jomfrurejse den 30. januar 1959 efter at have ramt is i Kap Farvel området. Alle om bord omkom.

**Noté**

Der er skrevet flere bøger om *M/S Hans Hedtoft* forliset; læs mere om dette i bogens Appendiks.

## Det grønlandske fiskeri

Under udarbejdelsen af G50 planen mente man, at der ville blive stærkt stigende private investeringer i Grønlands produktion af fiskeprodukter, men det skete ikke i løbet af 1950'erne selvom der blev gjort adskillige forsøg, der desværre alle slog fejl.

I stedet for blomstrede det udenlandske fiskeri op på den grønlandske Vestkyst, og rigtigt mange fiskeskibe fra en del forskellige nationer fiskede særdeles godt, og landede fangsterne enten til det privatejede Nordafar i Færingehavn, eller direkte over i private handelsskibe, der sejlede fangsten til markederne i udlandet.

Det grønlandske fiskeri gik dermed glip af mange arbejdspladser og eksportindtægter til den grønlandske økonomi i dette årti.

Dette medførte at det danske statsejede og statsdrevene Kongelige grønlandske Handel (KGH) til sidst gik ind i et stort anlagt Industriprogram for Grønland; et Industriprogram der fik det danske Folketing's godkendelse i 1959.

KGH's andel i dette Industriprogram var at lade bygge og drive produktionsanlæg til fremstilling af fiskeprodukter samt indkøbe fiskefartøjer så produktionsanlæggene kunne få leveret råvarer.

Det lovende torskefiskeri gik imidlertid drastisk tilbage fra midten af 1960'erne for kun langsomt at blive afløst af rejefiskeriet som det vigtigste primære erhverv.

Mange af produktionsanlæggene blev derfor ombygget til produktion af rejeprodukter, og KGH begyndte at lade bygge og drive moderne rejetrawlere for at sikre tilførsel af rejer til produktionsanlæggene.

KGH stod for produktionsanlæggene og de tilknyttede rejetrawlere helt frem til den 1. januar 1985 hvor den danske stat overdrog alle disse KGH aktiviteter til Grønlands Hjemmestyre der var indført i 1979.

De overdragne aktiviteter fik i starten betegnelsen PROEKS som ret hurtigt blev omdannet til aktieselskabet Royal Greenland A/S.

Udviklingen af især det grønlandske rejefiskeri fra slutningen af 1960'erne og frem til 2016 har således også fået stor betydning for shipping i polarfarten med hensyn til fragtskibenes returlaster fra Grønland til KGH/KNI basishavnen i Danmark.

Denne basishavn i Danmark var ”Den Grønlandske Handels Plads” i København indtil 1973; fra 1973 og frem er det ”Grønlandshavnen” i Aalborg.

## Fiskeriinspektion

Danmark har jævnligt udført fiskeriinspektion ved Grønland siden den store hvalfangst epoke for nogle århundrede siden, men da udenlandske fiskere begyndte at fiske intenst efter pelagiske fisk i de grønlandske farvande i mellemkrigsårene, og især efter 1945, blev behovet noget større for den danske fiskeriinspektion ved Grønland.

G50 planen fra 1950 fik derfor også betydning på dette område idet Grønlandskommissionen udtalte, at der var behov for fire inspektions- og søopmålingsskibe og fem orlogskuttere til fiskeriinspektion og opmåling – et antal der kunne reduceres ned i vinterperioden.

Det er dog først efter KGH skibet *M/S Hans Hedtofts* forlis i 1959, og det efterfølgende kommisionsarbejde, der anbefalede et stærkt forbedret redningsberedskab i de grønlandske farvande; samt den kommende G60 plan samt KGH’s iværksættelse af fiskeri Industriprogrammet, at der begyndte at ”ske noget” på dette område.

Det hel endte op med, at den danske stat bevilligede det danske Søværn økonomiske ressourcer til at lade bygge fire nye inspektionsskibe i perioden 1960 – 1963.

Skibene var målrettet fiskeriinspektion og suverænitetshævdelse ved Grønland og Færøerne.

Senere blev der bygget nye orlogskuttere og igen nye inspektionsskibe, og den danske fiskeriinspektion er helt up to date i de grønlandske farvande.

## G60 planen

Den hastige udvikling overalt i Grønland i løbet af 1950’erne medførte et behov for atter en gang at udstikke nye rammer. Den danske regering nedsatte derfor på opfordring fra de grønlandske Landsråd ”Grønlandsudvalget af 1960” der udgav en Betænkning i 1964 (også kaldet G60 planen), og som var gældende for de kommende 10 år.

Realiseringen af G60 planen betød at godsmængderne til Grønland atter var kraftigt stigende hvilket fik betydning for dansk polarfart thi KGH fik nu behov for at chartre flere fragtskibe i en længere årrække fremover.

## Grønlands Hjemmestyre

I 1972 stemte Danmark ja til at indgå i det Europæiske Fællesmarked pr. 1. januar 1973, og Grønland var nødt til at følge med trods massiv modstand i Grønland hvor man især var bekymret for at udenlandske fiskere ville "sætte" sig på det grønlandske fiskeri, der nu udgjorde mange grønlandske arbejdspladser og den største eksport.

Grønlands modstand mod sit medlemskab af det europæiske Fællesmarked var en del af starten på processen frem mod Hjemmestyre i Grønland; en proces der endte op med indførelsen af Grønlands Hjemmestyre den 1. maj 1979.

Dette medførte bl.a. at pengeoverførslerne fra Danmark til Grønland fra og med 1980 blev omlagt til et årligt bloktilskud; målet var at den grønlandske økonomi skulle kunne klare sig selv med dette bloktilskud og indtægterne fra bl.a. landets omfattende eksport af fiskeriprodukter m.v.

Den grønlandske økonomi havde klaret sig helt uden pengeoverførsler fra Danmark under 2. verdenskrig i perioden 1940 – 1945. Dette skyldtes især at indtægterne fra salg af kryolit fra Ivigtut til USA samt salg af fiskeprodukter til USA og Canada kunne dække Grønlands omkostninger i disse år.

Her bør det bemærkes, at kryolit bearbejdet til aluminium især var meget værdifuldt under 2. verdenskrig hvor det blev benyttet under fremstilling af krigsfly, og at den grønlandske økonomi i samme periode var meget lille!

## Grønlands Handel

I 1979 startede Grønlands Hjemmestyre processen med at overtage Kongelige Grønlandske Handel (KGH) inkl. handlens egne skibe, hvilket blev endeligt realiseret pr. 1. januar 1986 hvorefter navnet ændres til Kalaallit Niuerfiat (KNI) på dansk Grønlands Handel.

Politiske kræfter i Grønland arbejdede efterfølgende hen imod at KNI's rederidel skulle privatiseres og udbydes i licitation.

I 1992 var processen kommet så langt, at der var kommet henvendelser fra tre private danske rederier: Rederiet J. Lauritzen, Rederiet Knud I. Larsen, og Rederiet Mortensen & Lange (Armada-gruppen), der også ejede Copenhagen Reefers hvorfra KGH og siden KNI havde chartret mange fryseskibe siden 1979.

Endvidere havde det danske *Kommanditselskabet Difko* henvendt sig; dette selskab havde i begyndelsen af 1980'erne finansieret bygning af skibe og derpå lejet dem ud i bare boat charter til KGH og siden KNI.

Endeligt var der kommet henvendelse fra det islandske rederi Eimskip, ejet af den islandske stat i 1992.

Licitationen endte op med at Grønlands Hjemmestyre og det private danske Rederi J. Lauritzen i fællesskab pr. 1. januar 1993 etablerede aktieselskabet Royal Arctic Line A/S hvor Grønlands Hjemmestyre ejede 1/3 af aktierne og Rederiet J. Lauritzen ejede selve majoriteten på 2/3 af aktierne.

Grønlands Hjemmestyre tildelte Royal Arctic Line A/S enekoncession til al søtransport af gods til og fra Grønland og mellem ti udvalgte byer på den grønlandske Vestkyst. Med enekoncessionen fulgte en række **besejlingsforpligtelser** om anløbsfrekvens, kapacitet og forsyningssikkerhed.

Enekoncessionen dækkede kun besejlingsforpligtelser med varer; besejlingsforpligtelser som Kongelige Grønlandske Handel (KGH) og senere Grønlands Handel (KNI) også havde været pålagt; om end Royal Arctic Lines besejlingsforpligtelser pr. 1. januar 1993 **ikke** var lige så omfattende som KGH og KNI's besejlingsforpligtelser havde været det.

I 1995 valgte det private danske rederi J. Lauritzen – til stor overraskelse for mange - at sælge hele sin aktiemajoritet i Royal Arctic Line A/S til Grønlands Hjemmestyre, og Grønlands Hjemmestyre, og senere Grønlands Selvstyre, var herefter eneejer af Royal Arctic Line A/S hvilket stadig er tilfældet her i 2015.

## Grønlands Selvstyre

Den 21. juni 2009 indførtes Grønlands Selvstyre efter vedtagelse i Folketinget i Danmark og i Landstinget i Grønland.

# Shipping

## Gods og passagerer

## Perioden 1915 – 1940

### Danmark – Grønland (Atlanttrafikken)

I perioden 1915 og frem til den 9. april 1940 hvor Danmark blev besat, besejlede Kongelige grønlandske Handel (KGH) Grønland med egne skibe som *S/S Hans Egede* fra 1905, *S/S Gertrud Rask* fra 1923, *S/S Gustav Holm* (oprindeligt bygget som *S/S Fox II* til kryolitselskabet Kryolith A/S, købt af KGH i 1924), motorskonnerten *Sværdfisken* (oprindeligt bygget til Rederiaktieselskabet Munkebjerg, KR. L. Jepsen, Korsør, købt af KGH i 1924), *S/S Godthåb* i perioden 1898 – 1925 og endeligt flagskibet *M/S Disko* fra 1927.

*S/S Gertrud Rask* besejlede Angmagssalik og Scoresbysund på den grønlandske Østkyst, og efter 1937 også Thule distriktet.

Disse KGH skibe, samt nogle få KGH chartrede skibe, udførte sammenlagt ca. 20 – 25 rejser årligt med forsyninger fra Danmark til Grønland i perioden marts til november.

Kryolitselskabets dampskip *S/S Julius Thomsen* fra 1927 besejlede udelukkende Ivigtut i Sydgrønland med forsyninger og mandskab.

Vintersejlads i december, januar og februar månederne forekom slet ikke på grund af de fremherskende barske vind og vejrforhold som storme, kulde, overisning, mørke og risikoen for at møde isforhold der kunne udgøre en risiko for skibets sikre sejlads.

Sejlads i efterårsmåneden november samt forårsmåneden marts forekom, men blev så vidt muligt undgået da sejladsvanskelighederne generelt i disse måneder ikke var ret meget anderledes end i vintermånederne.

### Kysttrafikken ved Grønland

Den interne kysttrafik med gods, post og passagerer mellem byerne og bygderne i Grønland var meget begrænset før 1940, og blev hovedsageligt udført af KGH's togtefartøjer (distriktsfartøjer) samt byernes få motorbåde.

Når atlantskibene på rejse fra Danmark nåede op til de grønlandske kyster var det derfor meget almindeligt, at skibene anløb både byer og bygder for at fragte gods, post og passagerer mellem byerne og bygderne på ruten.

Det var således slet ikke ualmindeligt at atlantskibet kunne have op til 16 – 17 anløb af destinationer i Grønland under rejsen fra Danmark til Grønland og retur.

## Perioden 1940 – 1945

### USA – Grønland (Atlanttrafikken)

Efter besættelsen af Danmark den 9. april 1940 blev forsyningen af Grønland fra Danmark afbrudt helt frem til befrielsen i maj 1945.

I København lå denne dag KGH skibene *S/S Gustav Holm, Sværdfisken*, *S/S Godthåb,* og *M/S Disko.* Disse fire KGH skibe måtte forblive i København helt frem til befrielsen i maj 1945.

Som en konsekvens af at Danmark var blevet besat, besluttede landsfogederne i Grønland, Eske Bruun i Godhavn og Axel Svane i Godthåb sig for at overtage ledelsen af Grønland idet de den 23. april 1940 udsendte meddelelse om, at de på eget ansvar havde overtaget regeringsmyndigheden og administrationen af Grønland.

Samme dag i 1940 oprettede Danmarks gesandt i USA, minister Henrik Kaufman, ”American Danish Greenland Commission” i New York. Kommissionens vigtigste formål var at sikre forsyningen af Grønland samt afsætningen af produktionen i Grønland; fx kryolit fra Ivigtut samt saltfisk fra forskellige byer og bygder.

I begyndelsen var det især chartrede norske skibe, der sejlede forsyningerne fra USA til Grønland.

KGH skibene *S/S Gertrud Rask og S/S Hans Egede* lå ikke i København den dag Danmark blev besat. De blev derfor ret hurtigt indsat i sejladsen med forsyninger fra USA til Grønland.

Senere deltog også Kryolitselskabets dampskip *S/S Julius Thomsen* i forsyningen af Grønland fra USA.

Som returlast fra Grønland til USA lastede skibene så vidt muligt kryolit. I USA blev kryolitten behandlet og brugt til fremstilling af aluminium hvilket var vigtigt for den amerikanske krigsflyindustri under 2. verdenskrig.

## Transithavne og kysttrafikken ved Grønland

Efterhånden blev forsyningstjenesten organiseret således, at skibene sejlede fra USA og Canada til bestemte byer i Grønland der så udgjorde transithavne for den videre KGH distribuering af forsyningerne til de øvrige byer på kysten.

Egedesminde var transithavn for byer i Nordgrønland, Godthåb og Sukkertoppen var transithavne for byer i Sydgrønland, og Julianehåb var transithavn for byerne Narsaq og Nanortalik.

Fra disse transithavne udsejlede dels *S/S Gertrud Rask*, *S/S Hans Egede* og S/S *Julius Tomsen,* og dels KGH's lokale fartøjer, forsyninger ud til de øvrige 13 byer og ca. 60 handelssteder (bygder med KGH butik)

Til at løse distribueringsopgaven rådede *Grønlands Styrelse* og KGH over følgende lokale fartøjer i 1939:

12 togtefartøjer/distriktsfartøjer med motor

36 motorbåde

86 både store og små sejlførende fartøjer, alle uden motor

Thule-distriktet blev besejlet af *S/S Gertrud Rask, Hvidfisken, Klapmydsen* og *Fylla* samt chartrede skibe som *S/S Julius Tomsen.* Den grønlandske østkyst blev i starten forsynet af *S/S Gertrud Rask* og *Søkongen*, der lastede forsyningerne i transithavnene på Vestkysten og derpå sejlede dem om til Østkysten.

## US War Shipping Administration (USWSA)

I 1941/42 blev USA inddraget i 2. verdenskrig hvorefter US War Shipping Administration (USWSA) involveredes i besejlingen af Grønland hvilket bl.a. medførte, at den grønlandske Østkyst nu blev forsynet af amerikanske kystvagtskibe.

Kryolitselskabets dampskip *S/S Julius Thomsen* blev indsat i kysttrafikken hvor skibet bl.a. transporterede kul fra kulminen Qutdligssat på Disko øen i NV Grønland og ud til byerne på den grønlandske Vestkyst. *S/S Julius Thomsen* var bygget med store olietanke (400 m3), og skibet deltog derfor også i forsyningen af byerne med olie og petroleum fra de amerikanske baser i Grønland.

US War Shipping Administration (USWSA) beslaglagde følgende af det danske rederi J. Lauritzens stålskibe til sejladsen mellem USA og Grønland:

1941 – 1942: *Marna* (OXQH); af USWSA omdøbt til *Azra* i disse år.

1941 – 1943: *Nora* (OZFK); af USWSA omdøbt til *Halma* i disse år.

1941 – 1944: *Jutta/Jutta Dan* (OXHH); af USWSA omdøbt til *Kingman* i disse år.

1941 – 1944: *Tanja* (OZRH); af USWSA omdøbt til *Alcedo* i disse år.

1942 – 1945: *Laura (IV)/Laura Dan* (OXKH)

1944 – 1945: *Linda/Linda Dan* (OXYH)

Rederiet J. Lauritzen havde sejlet i Finlandsfarten med egne skibe siden 1920, og mange af deres skibsofficerer havde således en vis erfaring med sejlads i vinteris.

I 1942 går både *S/S Gertrud Rask* og *S/S Hans Egede* tabt i farten mellem Grønland og USA.

Før 1940 sejlede skibene ikke mellem byerne i vintermånederne december, januar og februar, men milde vintre i Grønland i 1940,41 og 42 gjorde, at skibene i fart mellem USA og Grønland ikke havde de store problemer med at besejle transithavnene Julianehåb, Godthåb/Sukkertoppen samt Egedesminde nærmest hele året rundt – og KGH kunne dermed forlænge besejlingssæsonen i kysttrafikken ganske betragteligt i disse år.

I Arktis er vejret imidlertid altid meget omskifteligt, og i årene 1943 og 1944 var vejrforholdene dårlige hvilket fik indflydelse på besejlingssæsonen, der nu var meget vanskelig ved Grønland.

Uanset vejr- og isforholdene ved Grønland i perioden 1940 – 1945 fik 2. verdenskrig den konsekvens for Grønland, at skibstransportsystemerne havde ændret sig markant i perioden, hvilket igen medførte, at Grønland efter Danmarks befrielse i maj 1945 ikke ret gerne ville vende tilbage til det gamle transportsystem for besejling af destinationerne i Grønland.

# Perioden 1945 – 1960

I 1946 nedsatte den danske regering ”Grønlandsudvalget af 1946” der skriver Betænkning allerede samme år. Det medførte at statsminister Hans Hedtoft nedsatte den store ”Grønlandskommission af 1948”, der efterfølgende i 1950 udgav en meget omfattende Betænkning (ca. 1100 sider). Betænkningen indeholdte også otte lovforslag der angav de retningslinjer, der kom til at gælde for de næste mange år, og som medførte begyndelsen på en gigantisk og hurtig modernisering af Grønland.

Denne Betænkning bliver også kaldt G50 planen eller ”Nyordningen”, og en af konsekvenserne under realiseringen af denne plan var, at der skulle sejles virkeligt meget gods fra Danmark til Grønland.

## Danmark – Grønland (Atlanttrafikken)

KGH skibene *S/S Gertrud Rask* og *S/S Hans Egede* er gået tabt under 2. verdenskrig, og i 1945 rådede KGH derfor kun over skibene *S/S Gustav Holm* købt i 1924, motorskonnerten *Sværdfisken*, købt i 1924, *S/S Godthåb* der er oplagt efter at have virket i perioden 1898 – 1925 og endeligt flagskibet *M/S Disko* fra 1927.

I 1946 langtidschartrede KGH derfor Kryolitselskabets fragt- og passagerskib *S/S Julius Thomsen*, bygget i 1927 til besejling af Ivigtut i Sydgrønland. Skibet havde vist sig meget velegnet til besejling af øvrige destinationer i Grønland under 2. verdenskrig.

I 1947 lod KGH fragt- og passagerskibet *M/S G.C. Amdrup* bygge i Danmark, men i 1951 brød skibet i brand i skandinaviske farvande hvorefter det sank. I 1949 lod KGH fragt- og passagerskibet *M/S Umanak* bygge i Danmark.

Godsmængderne i 1950’erne steg imidlertid drastisk som følge af G50 planen (Nyordningen), og da KGH får behov for at chartre megen ekstra skibstonnage i sejladsen mellem Danmark og Grønland samt lokalfarten langs de grønlandske kyster, lod mange private danske rederier bygge polar fragtskibe til denne fart.

Det er private rederier som fx Rederiet J. Lauritzen, Rederiet A.E.Sørensen og Rederiet Progress, for bare at nævne nogle få stykker gennem tiderne. I bogens Appendiks afsnit ”Rederier og skibe” beskrives de nærmere.

Rederiet J. Lauritzen iværksatte i perioden 1952 – 1962 et meget stort nybygningsprogram med bygning af over tyve moderne motor stål polar fragtskibe.

I 1956 bevilligede den danske stat KGH penge til bygning af et specialbygget polar fragtskib af stål, og KGH lod nu fragt- og passagerskibet *M/S Hans Hedtoft* bygge i

Danmark i 1958, men på tragisk vis forliste skibet ved Grønland allerede på sin jomfrurejse i januar 1959. Alle om bord omkom.

Som erstatning for *M/S Hans Hedtoft* aftalte KGH med rederiet A.E.Sørensen, Svendborg, at dette rederi lader polar fragtskibet *M/S Nanok S.* bygge i 1962 for efterfølgende direkte 'bare boat charter'* til KGH helt frem til 1973 hvor KGH implementerede Unit Load transportsystemet.

En specialitet ved *M/S Nanok S.* var, at skibet blev bygget med 352 m3 tankkapacitet for transport af animalske olier som hvalolie.

Rederiet J. Lauritzen havde ladet bygge polar fragtskibet *M/S Erika Dan* i 1958, og i 1962 'bare boat charter'* KGH skibet helt frem til 1973.

Såvel KGH's egne skibe, som de KGH chartrede skibe der blev benyttet i Grønlandsfarten, blev bygget som stykgodsskibe typisk for tiden, men meget ofte med særlig kraftig isforstærkning m.v.

Perioden 1940 – 1945 havde imidlertid ændret selve transportsystemet, og efter 1945 anløb atlantskibene ikke længere så hyppigt bygderne på rejsen.

Havnene var ikke dimensioneret med kajanlæg til atlantskibene, og under anløbet af de grønlandske havne lå atlantskibene normalt til ankers og agterfortøjret til land, og lossede stykgods direkte ned i pramme, der slæbtes til kaj for oplosning der, og derfra videre til havnens pakhus.

*KGH lejer skibet og står efterfølgende selv for bemanding og vedligeholdelse af skibet m.v.

## Gods og passager kysttrafikken ved Grønland

Byerne Upernavik, Umanak, Egedesminde, Holsteinsborg, Sukkertoppen, Godthåb, Frederikshåb, Julianehåb, Nanortalik og Angmagssalik udgjorde hver for sig et distrikt med respektive bygder og bopladser; og hvert distrikt havde tilknyttet et KGH distriktsfartøj, der besejlede distriktets bygder fra distriktsbyen med gods og passagerer efter behov

Den megen sejlads under krigsårene havde slidt hårdt på de efterhånden gamle KGH togtefartøjer/distriktsfartøjer, og i 1945 stod KGH derfor over for en fornyelse af skibstonnagen i den grønlandske distriktssejlads.

En fornyelse hvor skibene skulle designes til at medtage både gods og passagerer i distriktssejladsen og/eller kystfart byerne imellem.

Som en konsekvens af Grønlandsudvalgets Betænkning i 1946 og den senere G50 plan (Nyordningen) i 1950 realiserede KGH derfor et byggeprogram hvori der blev skrevet kontrakt med H.A. Hinrichsens bådebyggeri i Humlebæk i Danmark om bygning af fire distriktsfartøjer i træ, og hver med plads til 6 passagerer.

Bådebyggeriet leverede efterfølgende nybygningerne *M/S Blåside* i 1949*, M/S Sortside i 1950*, *M/S Finhval* i 1952 og *M/S Blåhval* i 1953 til distriktssejladsen ved Grønland.

Krigsårene 1940 – 1945 havde også medført en stærkt forøget passagertransport mellem de grønlandske byer hvorfor KGH lod Holbæk Skibs- og Bådebyggeri bygge et egentligt kystpassagerskib i træ*, M/S Tikeraq*, med plads til 57 passagerer. Værftet leverede skibet i 1949.

Holbæk Skibs- og Bådebyggeri i Danmark byggede også distriktsfartøjer i træ til KGH, og bådebyggeriet leverede således *M/S Sioraq* i 1950 og *M/S Ujarak* i 1952, begge skibe med plads til passagerer.

Til kystsejlads mellem byerne lod KGH i 1960 -61 bygge kystfragtskibet *M/S Agdleq* i Marstal og *M/S Avoq* i Århus (stålskibe og kraftigt isforstærket), begge skibe med plads til 10 passagerer.

## Perioden 1960 – 1973

I begyndelsen af 1960'erne havde KGH udarbejdet en rapport over transportbehovet, og dermed skibstonnage, til "Grønlandsudvalget af 1960" der udgav Betænkning i 1964, også kaldet G60 planen, der var gældende for de kommende 10 år.

### Danmark – Grønland (Atlanttrafikken)

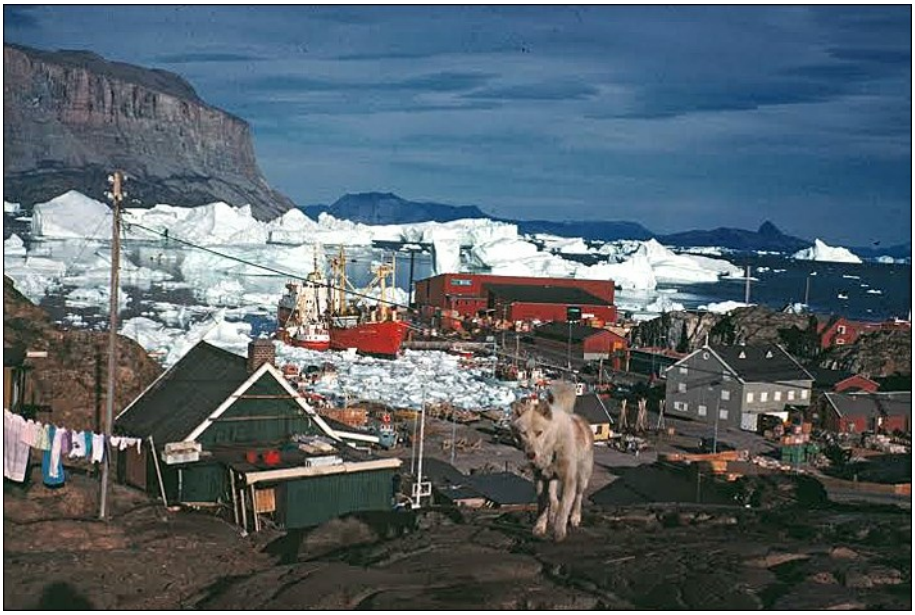
De stadigt stigende godsmængder til Grønland samt den stigende eksport af fiskeprodukter fra Grønland gjorde, at KGH årligt fik behov for at chartre flere skibe.

Flere private danske rederier byggede derfor polar fragtskibe med særlig kraftig isforstærkning og fryselast hvilket gjorde skibene mere velegnet til grønlandsfarten, og dermed mere attraktive for KGH at chartre.

Et eksempel på samarbejdet mellem KGH og de private danske rederier er Rederiet A.E. Sørensen, der lod polar fragtskibet *M/S Svendborg* bygge på en måde så det var særligt velegnet til at anløbe havnen i Umanak. Skibet havde også en fryselast med mellemdæk.

Skibet var således et af de første skibe i Grønlandsfarten, der blev bygget med bovpropel så det bedre kunne manøvrere under anløb af de mindre havne i Grønland.

De private rederier lod dog stadig deres polar fragtskibe bygge som shelterdækkere/stykgodsskibe typisk for tiden idet skibene sejlede i fri fart når de ikke var chartret af KGH.



*M/S Nikki Ittuk ex. M/S Svendborg i Umanak Havn, NV Grønland*

*(Foto: Bjarne Rasmussen)*

Blandt de stigende godsmængder var der også mange byggematerialer i form af træmaterialer til bygning af især de nye træhuse, der skulle erstatte de gamle tørvehytter, men også virke som yderbeklædning på byggeri af beton.

Disse træmaterialer sejledes op fra Danmark blandt det øvrige gods, og ”mand og mand i mellem” i Grønland taltes der om hvordan det dog kunne være, at disse træmaterialer ikke blev hentet direkte i Canada eller Sverige i stedet for i Danmark… ?

***KGH Orientering nr. 31, 1968* bragte en artikel med emnet "Hvorfor køber KGH ikke trælast i Sverige eller Canada til direkte afskibning til Grønland ?"**

Jeg citerer følgende fra artiklen:

"I disse år, hvor ord som forenkling, rationalisering og omkostningsbevidsthed er på alles læber, er der mange spørgsmål, der trænger sig på. For eksempel er størstedelen af de meget betydelige mængder af bygningstræ, der år efter år sendes til Grønland svensk træ. Hvorfor køber man ikke dette træ i Sverige og lader det afskibe fra svensk havn direkte til Grønland ?

Det må da blive billigere, for man undgår transporten fra produktionsstedet i Sverige til tømmerhandlerens plads i Danmark og transporten fra ham til KGH's plads i Strandgade. Allerbedst måtte det da være at lade træet tilføre fra Canada. Afstanden derfra til Grønland er jo ringe i forhold til vejen over Atlanterhavet.

Vi retter vort spørgsmål til disponent Frank Nilsson, der gennem en årrække har stået for KGH's indkøb af byggematerialer.

Tanken er jo ikke ny, siger hr. Nilsson, det var en af de første, jeg gjorde mig, da jeg i 1956 blev ansat i Handlen, og siden er der også andre, der har spurgt. Men sagen er nu ikke så ligetil, som den ved første øjekast ser ud. Det er rigtigt, at det drejer sig om meget store mængder træ. Alt i alt afskibes der årligt henimod 400.000 kubikfod.

Men hvorfor gør vi det så ikke? spørger vi igen; det kan da ikke være så vanskeligt at affatte en specifikation over det ønskede totalforbrug af trælast og tømmer og så finde et savværk med en god produktion og derefter indlade partiet direkte til Grønland i skibe, der er egnede til trælastfart.

Selvfølgelig kan vi sammensætte en specifikation over det træ, vi ønsker, svarer Nilsson, men de 400.000 kubikfod omfatter mange forskellige slags træ. Der er hel- og halv tømmer, der lægter, brædder, planker og snedkertræ, der er høvlpløjede gulvbrædder, rupløjede brædder og forskallingsbrædder, alt sammen i forskellige dimensioner og i nøjagtigt afmålte længder og endog i forskellige kvaliteter, alt efter hvilke formål træet skal anvendes til.

Det er rigtigt, at alt dette træ hovedsageligt kommer fra Sverige, men man tænker ikke på, at det kommer fra forskellige, fjernt fra hinanden liggende savværker, nogle i Nordsverige, nogle i Sydsverige. Føjer man så til, at samtlige 17 byer i Grønland skal have noget af hver slags og af hver dimension og undertiden leveret ad flere gange i løbet af året, bliver det helt klart, at det ville blive en yderst kompliceret og vel i virkeligheden uløselig opgave at laste skibene i forskellige havne i Sverige med træ på en sådan måde,

at det i Grønland – vel at mærke uden vanskelig og omstændelig omladning og sortering i en eller anden transithavn deroppe – kunne losses, så man i hver by kan få netop det, man skal have af alle sorter, kvaliteter og dimensioner. Hertil kommer, at det prismæssigt ikke vil være en fordel at købe direkte i Sverige. Opsplittet som træleverancerne er på mange forskellige varer, vil ordrerne til de enkelte savværker blive så små, at indkøbspriserne vil blive påvirket heraf. Kan købet derimod, som det nu er tilfældet – placeres hos danske tømmerhandlere, der kan koble vore køb sammen med de køb, som de foretager af samme vare til deres forbrug her i landet, kan vi opnå lavere priser. De danske leverandører er tilmed lagerførende, sådan at de er i stand til i den takt, som angives af afskibningsmulighederne, at levere de ret små kvanta, som hvert enkelt af de 17 byer skal have af de forskellige dimensioner og kvaliteter og alt sammen bundtet sammen i 10 styk af ens længde, som det ønskes, fordi vi derved undgår et ellers nødvendigt pladskrævende sorteringsarbejde i Grønland, hvor der almindeligvis ikke er disponibel plads dertil. Fremskaffelse af passende store sorteringspladser vil være en yderst alvorlig økonomisk belastning. Endelig kan man pege på, at vi ved modtagelsen på Handlens plads her i København foretager kontrol af både mængde og kvalitet af hver eneste træleverance til KGH. En sådan kontrol ville være ulige vanskeligere at udøve i Grønland, især hvis træet kom i store, samlede skibslaster direkte fra produktionsstedet.

Dette er i store træk svaret på, hvorfor vi ikke køber træ direkte i Sverige.

Gælder det også for køb i Canada? under krigen fik man jo træet derfra og var godt tilfreds med det…

Ja, med de kvanta, som det drejer sig om nu, og som er mange gange større end for 25 år siden, vil distributionsvanskelighederne i Grønland være ganske de samme. Dertil kommer, at hvis vi skulle benytte træ fra canadiske savværker, måtte GTO opgive sine krav om at få bygningstræet leveret efter danske normer og i bestemt afpassede længder.

Endelig – og det er ikke det mindste – da vi for nogle år siden grønlandsk opfordring undersøgte mulighederne for at gøre et forsøg med træleverancer fra Canada, var der – udskibnings og transportmulighederne taget med i betragtning – ingen konkurrencedygtige tilbud at få fra savværker i nærheden af den amerikanske østkyst."

Efterskrift:

I 1987 undersøgte Grønlands Handel (KNI) mulighederne for at etablere en regelmæssig skibsforbindelse mellem Grønland og Canada hvilket endte op med, at KNI traf aftale med havnen i Saint John New Brunswick om fast besejling fire gange årligt mellem Grønland og denne havn i Canada.

Som første skib på den nye rute indsatte KNI Unit Load polarskibet *M/S Nungu Ittuk*, der anløb havnen første gang den 28. april 1988

*M/S Nungu Ittuk anløb St. John i april 1988.*

*Jeg var påmønstret som skibets 2. styrmand.*

*(Foto: Ole Albertsens private arkiv)*

KNI nedlagde ruten ved udgangen af 1991 da den havde givet et årligt underskud på grund af manglende fragt.

## Kysttrafikken, gods og passagerer

Før 1945 var det slet ikke ualmindeligt at atlantskibet kunne have op til 16 – 17 anløb af destinationer i Grønland på rejsen fra Danmark til Grønland og retur; destinationer der kunne være både byer, bygder og vel også de helt små bopladser i ny og næ.

Efter 1945 viste et sådant transportforløb sig mere og mere uhensigtsmæssigt, og efterhånden ændredes besejlingen således, at atlantskibene så vidt muligt kun anløb 2 – 3 distriktsbyer pr. atlantrejse hvorved atlantskibene kunne udnyttes bedre og mere økonomisk qua de stigende godsmængder i 1950'erne

Fra distriktsbyerne transporteredes gods og passagerer videre til bygderne med distriktsfartøjerne og de chartrede skibe til kystfarten; i 1965 lod KGH derfor bygge et stort transitpakhus i Egedesminde for atlantgods til NV Grønland

Godsmængderne til Grønland fortsatte under den igangværende moderniseringsproces af landet (G50 og G60 planerne og KGH Industriprogrammet fra 1958/59), og i 1965 udarbejdede KGH en intern transportanalyse, hvilket bl.a. medførte, at KGH atter igangsatte et nybygningsprogram for bygning af distriktsfartøjer målrettet besejlingen af bygderne med gods og passagerer i en fastlagt besejlingsplan

Jeg citerer fra *KGH orientering nr. 24 1966*:

## Distriktsfartøj med fast ruteplan

"Afstandene i Grønland er store, og gennem tiderne har befordringsproblemet for såvel gods som passagerer i Grønland været en vanskelig og bekostelig sag.

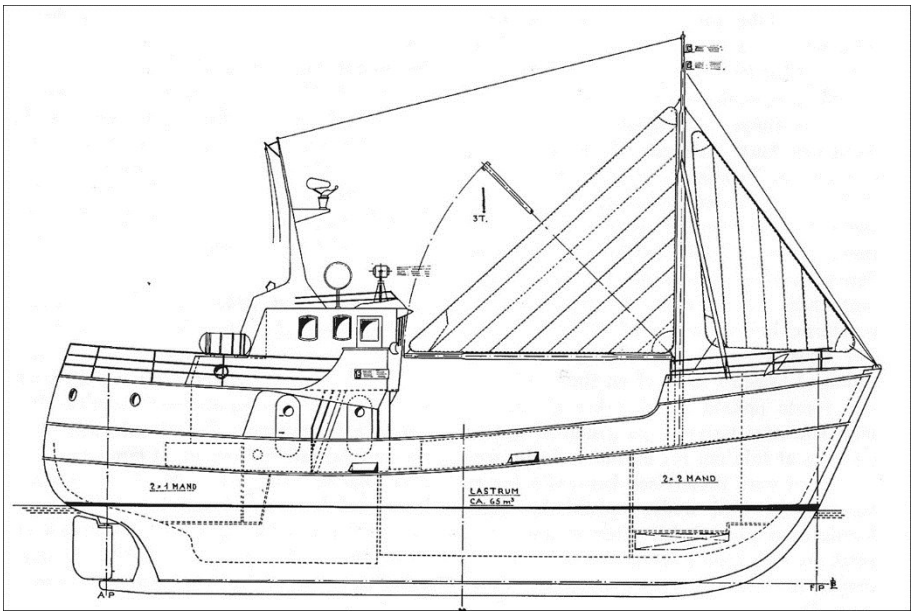
Aktiviteten på de små pladser ude omkring i distrikterne er også så begrænset, at en rentabel trafik vanskeligt kan tilrettelægges, men der har altid været behov for tilsyn, så befolkningens velbefindende sikres, og de isolerede pladser ikke overlades til at klare sig selv. Gennem de senere år er der også opstået et voksende rejsebehov udstederne imellem og mellem udsteder og de centrale byer. Dette rejsebehov har man hidtil dækket på forskellig måde. Det tilsynsmæssige og administrative rejsebehov er blevet dækket gennem anskaffelse af egentlige *rejsebåde*, hvortil man har anskaffet *specialfartøjer*. Det har været rigtigt i en periode at gå ind for denne løsning, men i dag, hvor arbejdskraft er en mangelvare – også i Grønland – må man søge frem til en mere rationel løsning.

På de mange rejsefartøjer, som i dag findes i Grønland, er der ansat dygtige unge mennesker, som desværre gennem den opgave, der hermed pålægges dem, unddrages fra at deltage i det produktive erhvervsliv. Dette problem er blevet indgående drøftet, og KGH har nu udarbejdet et projekt til et *distriktsfartøj*, som forhåbentligt efterhånden kan overflødiggøre mange af disse rejsebåde.

Projektet omfatter et fartøj med passende aptering for ca. 12 personer, en lasteevne på ca. 50 tons og en speciel kahyt for tjenesterejsende, der skal have mulighed for at udføre kontorarbejde undervejs.

Hvis man skal have den fulde nytte af et sådant fartøj, må der distrikt for distrikt sejles efter en fast fartplan, og alle - samtlige tjenesterejsende og besøgsrejsende – må

indstille sig på at foretage rejserne efter denne fartplan, der ligger fast for fartøjet under hensyntagen til det enkelte distrikts behov, såvel med hensyn til varetransport som befordring af private rejsende og personer på tjenesterejser




*Distriktsfartøj*

Det kan i visse af distrikterne nok blive en vanskelig opgave, men ideen, som er blevet forelagt Grønlandsrådet og taget op til drøftelse med såvel Ministeren for Grønland som Landshøvdingen, har dog vundet så megen tilslutning, at der nu er enighed om, at man vil fremskaffe de nødvendige midler til bygning af det første *distriktsfartøj* til indsættelse i driften i Grønland i forsommeren 1967.

Alle er klar over, at et sådant fartøj ikke umiddelbart løser alle behov. Der vil opstå situationer, hvor presserende rejser i distrikterne må arrangeres uden for et sådant fartøjs ruteplan, men hvis man inden for en årrække kan nå frem til, at der ud over de kombinerede distriktsfartøjer og de faste politikuttere i hvert distrikt kun er en enkelt eller enkelte rejsebåde, vil det grønlandske samfund kunne få en stab af dygtige unge mænd ud i erhvervslivet, og dermed kan man få egnet mandskab, bl.a. til de store fiskefartøjer.

Det er rigtigt, at rejsebådene i en periode har været udmærkede læreanstalter, men i takt med at afviklingen af en del af disse må den naturlige uddannelse af fiskere overgår

til den flåde af linefartøjer og trawlere, som vi ser frem til skal fylde industrianlæggene i Grønland med råvarer.

Anvendelsen af de foreslåede distriktsfartøjer med fast ruteplan, vil også betyde en lettelse i den økonomiske byrde, som opretholdelsen eller udvidelsen af rejsebådsflåden betyder. Rejsebehovet i Grønland i de kommende år vil jo ikke blive mindre.

Vi regner med, at der i 1967 bliver føjet et nyt led ind i det grønlandske net af rejsemuligheder, der kan rationalisere driften og skabe bedre muligheder for, at de mennesker, som har behov for rejser i distrikterne, også kan gennemføre sådanne under hensigtsmæssige forhold og alligevel holde samkvemsudgifter nede på et forsvarligt niveau."

KGH startede sit nybygningsprogram af togtefartøjer/distriktsfartøjer ved at lade et norsk værft bygge *M/S Narhvalen* i 1967.

I 1964 havde KGH ladet Holbæk Skibs- og Bådebyggeri bygge et kystpassagerskib i træ, *M/S Tateraq*, med plads til 80 dagspassagerer. I 1967 lod KGH værftet atter bygge et kystpassagerskib i træ, *M/S Tugdlik*, med plads til 100 dagspassagerer.

I sit nybygningsprogram af togtefartøjer/distriktsfartøjer i træ lod KGH nu Holbæk Skibs- og Bådebyggeri bygge følgende skibe til KGH:

*M/S Hvalen* i 1968, *M/S Netside* i 1968, *M/S Klapmydsen* i 1969, *M/S Hvidfisken* i 1971, *M/S Ejnar Mikkelsen* i 1972 (dette skib blev skruet ned af Storisen ved Ammassalik i 1991), *M/S Hvalfisken i 1973*, *M/S Anders Olsen* i 1976.

Alle fartøjerne havde plads til passagerer.

## *H. C. Christiansen*

Det bør her være på sin plads at fremhæve *Hans Christian Christiansen*, civiløkonom, lic.merc.

"Hans C. Christiansen blev født i Sydslesvig og fik sin første uddannelse som bankmand i Flensborg og Altona. 1924 flyttede han til Danmark hvor han først havde bankansættelse, men derefter var i forskellige virksomheder indtil han 1947 blev direktør i provinshandelskammeret og derefter 1956-76 for Den kgl. grønlandske handel. Sideløbende med det praktiske arbejde gennemførte han studier ved Handelshøjskolen: HD 1933, cand.merc. 1937, lic.merc. 1959 og ph.d. 1988.

Hans C. Christiansen skrev en række handelsvidenskabelige afhandlinger og var 1941-49 lektor i forretningsorganisation ved Handelshøjskolen. Hans C. Christiansens indsats ligger især på to områder: hans virke som talsmand for den større provinshandel under efterkrigstidens restriktioner og disses afvikling, og som leder af KGH under den stærke modernisering af selskabet.

Han var af væsen en stilfærdig, intellektuel type der i kraft af ro og sagkundskab opnåede betydelige resultater under arbejdet i provinshandelskammeret og navnlig var i stand til at forlige modsætningerne mellem de gamle etablerede virksomheder og de nye importører der efter krigen havde vanskeligt ved at opnå de eftertragtede importtilladelser.

Da Hans C. Christiansen 1956 overtog ledelsen af KGH var selskabet netop kommet ind i en periode med mange nye udfordringer. I 1950 var monopolhandelen blevet ophævet, og på samme tid satte de politiske bestræbelser for en modernisering af Grønland ind.

Hans C. Christiansens brede indsigt i erhvervslivet, hans forståelse og interesse for den grønlandske befolknings særlige vilkår og hans åbenhed over for nye metoder og rationel drift gjorde ham til en sikker leder i overgangsperioden. Han fortsatte som direktør til 1976. Desuden var han medlem af Ernæringsrådet for Grønland 1956-76."

Kilde: www.denstoredanske.dk

Det kan nok ikke herske tvivl om, at Hans C. Christiansen satte et stort positivt præg på udviklingen af både Grønland og polarfarten i perioden 1956 – 1976 hvor han forestod ledelsen af Kongelige grønlandske Handel (KGH).

## Perioden 1973 – 1993

### Danmark – Grønland (atlanttrafikken)

I bogen *Fra Trangraven til Langerak* forfattet af Fjord Riisgaard beskrives indgående hvorledes KGH allerede i 1966 havde bestilt en omfattende analyse af det amerikanske LASH transportsystem (Lighter Aboard Ship).

Det er et transportsystem hvor meget store pramme bliver søsat fra et stort moderskib, og derpå sejlet ind i havnen for at blive losset og lastet på traditionelt vis.

En af fordelen ved at implementere dette transportsystem i Grønland ville være, at man kunne benytte de eksisterende kajer, der fortrinsvis var bygget til skonnertfarten, og dermed ikke behøvede at udbygge de grønlandske havne med nye faciliteter som fx kajanlæg til de traditionelle atlantskibe da dette var og er meget kostbart i Grønland.

I bogen beskrives også indgående hvorledes KGH i november 1968 modtog et forslag fra det private danske rederi J. Lauritzen om et nyt søtransportsystem - Unit Load systemet – og dermed også en ny skibstype til Grønlandsfarten.

I Unit Load systemet pakkes godset på paller så det er lettere og mere effektivt at håndtere i hele transportforløbet fra indleveringen i Danmark og frem til udleveringen i Grønland.

Den fulde effektivitet opnås dog kun såfremt denne nye skibstype kan lægge til kaj i de grønlandske havne, der i givet fald skulle besejles af denne skibstype.

De arktiske besejlingsforhold kan være meget uforudsigelige, og de hårde vintre i 1968 og 1969 medvirkede bl.a. til at KGH ikke fandt LASH transportsystemet velegnet til de særlige grønlandske forhold, og KGH besluttede sig derfor til at implementere Unit Load systemet med start i 1973.

KGH lod ikke selv bygge egne Unit Load skibe i første omgang, men efter aftale lod Rederiet J. Lauritzen bygge de to meget svært isforstærkede Unit Load polarskibe *M/S Bamsa Dan* og *M/S Linda Dan* til direkte til KGH bare boat charter. KGH aftalte endvidere med Rederiet Dansk – Fransk, at dette rederi lod bygge det ligeledes meget svært isforstærkede Unit Load polarskib *M/S Grønland* direkte til KGH bare boat charter (*M/S Grønland* er søsterskib til *M/S Linda Dan*)

Dermed blev der også igangsat et moderniseringsprogram for kajfaciliteterne i udvalgte byer så disse tre Unit Load skibe kunne udnyttes optimalt under anløb af udvalgte havne i Grønland.

I 1974 medførte implementeringen af Unit Load systemet, at byer som Godthåb, Sukkertoppen og Holsteinsborg fik et skibsanløb fra Danmark hver 14. dag

Såfremt godsmængden til den enkelte KGH Unit Load afgang i Danmark til Grønland oversteg Unit Load skibets kapacitet, chartrede KGH hurtigt et skib til at løfte det ”overskydende” gods så 14. dages anløbene af byerne jvf. årets Besejlingsplan kunne overholdes.

Da KGH lod bygge to Unit Load polarskibe, *M/S Magnus Jensen* og *M/S Johan Petersen,* i 1978 blev denne 14. dages besejling udvidet til også at omfatte Jakobshavn, og i

slutningen af 1980'erne hvor KGH modtog yderligt et Unit Load skib, *M/S Nuka Ittuk,* blev Godthåb besejlet hver 7. dag

Fra 1984, overtog Unit Load polarskibene *M/S Nungu Ittuk* (*ex. M/S Grønland*) og/eller *M/S Naja Ittuk* (*ex. M/S Linda Dan*) besejlingen af Østgrønland; primært fordi disse skibe var særdeles kraftigt isforstærket og konstrueret med stålskrue, isbryderstævn, isknive m.v.

## Kysttrafikken, gods og passager

I 1979 lod KGH Svendborg Skibsværft bygge *M/S Pajuttaat* 1979 (ingen passageraptering), der var specielt designet til kystfarten og det dengang nye Unit Load transportsystem.

I 1980 lod KGH bygge tre nye distriktsfartøjer i stål og med passageraptering; skibe der også var designet til det nye Unit Load transportsystem. Marstal Staalskibsbyggeri leverede *M/S Anguteq Ittuk* i 1983 med plads til 12 passagerer, *M/S Aqqaluk Ittuk* i 1983 med plads til 12 passagerer, og *M/S Angaju Ittuk* i 1984 med plads til 12 passagerer.

I 1983 fik passagerbefordringen yderligere et løft idet KGH lod Alu-Stål, Rudkøbing, levere passagerskibene *M/S Aleqa Ittuk* plads til 20 dagspassagerer og *M/S Aviaq* med plads til 20 dagspassagerer.

I 1986 overdrog den danske stat hele Kongelige Grønlands Handel (KGH) til Grønlands Hjemmestyre hvorpå virksomheden fortsatte som Grønlands Handel (KNI) frem til ultimo 1992.

Grønlands Handel lod i 1991/92 bygge tre regionspassagerskibe, *M/S Sarpik Ittuk*, *M/S Sarfaq Ittuk* og *M/S Saqqit Ittuk* på Ørskov stålskibsværft i Danmark. Skibene kunne hver medføre 150 passagerer i kystfarten.

Det var karakteristisk for samtlige fartøjer og polarskibe i KGH/KNI nybygningsprogrammerne fra 1945 og frem til 1992, at de blev designet og bygget til de særlige grønlandske sejladsforhold.

KGH atlantskibene og KGH kystpassagerskibene, og mange af de chartrede danske atlantskibe i perioden 1945 - 1985, var normalt bygget over klassifikationsselskabet Bureau Veritas højeste isklasse 1A notering eller over lloyds Registers højeste isklasse 1A notering.

På den originale konstruktionstegning af *M/S Nanok S.* – bygget af Rederiet A.E.Sørensen for direkte bare boat til KGH – kan man således læse, at fx afstanden mellem alle skibets spanter kun er 60 cm….!

KGH Besejlingskontoret opererede med kategorierne ”Svær specialbygget ishavstonnage”, ”Svær ishavstonnage” og ”Tonnage svarende til Bureau Veritas højeste standard” når de planlagde årets skibsanløb af destinationerne i Grønland

Især det private rederi J. Lauritzens mange ishavsskibe var bygget over lloyds Registers højeste isklasse 1A, hvilket gjorde dem meget velegnet for KGH at chartre til at besejle destinationer overalt i Grønland hvor årstiden og de lokale anløbsforhold generelt gjorde dette muligt.

KGH Distriktsfartøjerne i stål og de senere KGH Regionspassagerskibe i stål blev dog kun bygget over klassifikationsselskabernes isklasse 1B – sandsynligvis fordi skibene sejlede tæt langs den grønlandske vestkyst og dermed ansås for at være i nærheden af SAR faciliteter inden for en rimelig tidshorisont i fald der måtte være behov for dette.

## Perioden 1993 – 1995

Allerede i 1971 var der politiske tanker fremme om at omdanne det statslige Kongelige grønlandske Handel (KGH) til et aktieselskab uden at det dog blev realiseret.

I 1986 havde Grønlands Hjemmestyre fået overdraget KGH, der herefter hed Kalaallit Niuerfiat (KNI), på dansk Grønlands Handel, og i forbindelse med de politiske tanker i Grønland om en større omstrukturering af KNI, blev tankerne om omdannelse til et aktieselskab atter taget op.

Tankerne om omstrukturering af KNI var sandsynligvis årsagen til, at det private danske rederi J. Lauritzen i december 1990 fremlagde et besejlingsoplæg til et nyt transportsystem i Grønlandsfarten for KNI’s direktør Flemming Bolø; et system baseret på gods pakket i 20’/40’ containere, der efterfølgende skulle transporteres med moderne containerskibe fra Danmark til Grønland.

Det endte med at Rederiet J. Lauritzens oplæg ”Atlant- og kystlang besejling af Grønland” blev fremlagt for det grønlandske Landsting den 24. oktober 1991.

Under det grønlandske Landstings efterårssamling i 1992 blev det vedtaget, at Grønlands Handel (KNI) pr. 1. januar 1993 opdeltes i en række aktieselskaber hvoraf Rederiet Royal Arctic Line A/S etableredes med det private danske rederi J. Lauritzen som hovedaktionær med to tredjedele af aktierne og Grønlands Hjemmestyre som mindretalsaktionær med en tredjedel af aktierne.

Rederiet Royal Arctic Line A/S etableredes i Grønland, og Grønlands Hjemmestyre tildelte Royal Arctic Line A/S enekoncession til at drive linjefart til, fra og mellem udvalgte byer i Grønland samt mellem Grønland og Reykjavik, Aalborg og en række oversøiske destinationer. Med enekoncessionen fulgte en række betingelser om anløbsfrekvens, kapacitet og forsyningssikkerhed.

I 1992 ejede, eller bare boat charter, Grønlands Handel (KNI) disse fem Unit Load skibe:

*M/S Nivi Ittuk* - ex *M/S Bamsa Dan*

*M/S Nungu Ittuk* - ex *M/S Grønland*

*M/S Nuka Ittuk*

*M/S Magnus Jensen*

*M/S Johan Petersen*

Disse fem polar Unit Load polarskibe købte Rederiet Royal Arctic Line A/S med overtagelse pr. 1. januar 1993 hvorefter skibene blev omdøbt til:

*M/S Tinka Arctica (ex M/S Nivi Ittuk* ex *M/S Bamsa Dan)*

*M/S Kista Arctica (ex M/S Nungu Ittuk ex M/S Grønland)*

*M/S Arina Arctica (ex M/S Nuka Ittuk)*

*M/S Makka Arctica (ex M/S Magnus Jensen)*

*M/S Malla Arctica (ex M/S Johan Petersen)*

Målet for Rederiet Royal Arctic Line A/S var at udvikle og implementere søtransporten med moderne polar containerskibe til og fra de byer hvor de har enekoncession, og rederiet lod derfor *M/S Arina Arctica* gennemgå en ombygning fra Unit Load polarskib til polar containerskib i 1994, og samme år lod Rederiet bygge tre polar containerskibe i Danmark, der blev leveret primo 1995:

*M/S Irena Arctica - M/S Nuka Arctica - M/S Naja Arctica*

Pr. 1. januar 1993 overtog RAL også driften af de havne i Grønland, der var omfattet af enekoncessionen, og i årene 1993 og 1994 gennemførte Rederiet en omfattende

modernisering af havnepladser og rullende materiel i de byer/havne, der var omfattet af enekoncessionen således, at havnene var klar til at håndtere 20'/40' container systemet.

I 1995 var shipping status følgende:

De to store Royal Arctic Line (RAL) polar containerskibe *M/S Naja Arctica* og *M/S Nuka Arctica* samt de RAL chartrede skibe besejlede Godthåb (Nuuk) havn, der er transithavn for alle de byer på den grønlandske Vestkyst som rederiet har enekoncession til.

De to øvrige polar containerskibe *M/S Irena Arctica* og *M/S Arina Arctica* besejlede "koncessionsbyerne" henholdsvis nord og syd for transithavnen Nuuk/Godthåb.

Unit Load polarskibet *M/S Kista Arctica* suppleret med RAL chartrede skibe besejlede hovedsagelig destinationer i Grønland uden for "koncessionsbyerne", men besejlede dog også selve "koncessionsbyerne".

Grønlandshavnen i Aalborg er stadig RAL's basishavn for udskibning af gods og containere til destinationerne i Grønland.

Det nye transportsystem medførte at Grønlandshavnen i Aalborg modtog godset enten indleveret for pakning i 20'/40' containere (LCL) udført af RAL's stevedore datterselskab Arctic Container Operation A/S (ACO) - eller indleveret i færdigpakkede 20'/40' containere (FCL) til Grønlandshavnen. ACO lastede efterfølgende containerne i Royal Arctic Lines polar containerskibe, *M/S Nuka Arctica* og *M/S Naja Arctica*, m.fl. for søtransport til Nuuk/Godthåb transithavn.

RAL havde købt Unit Load skibet *M/S Nuka Ittuk* af Grønlands Handel og omdøbt det til *M/S Arina Arctica.* Derpå blev skibet ombygge i Danmark til polar containerskib for besejling af koncessionsbyerne på den grønlandske vestkyst.

I Nuuk/Godthåb lastede *M/S Arina Arctica* transitcontainerne til Paamiut/Frederikshåb, Narsaq, Qaqortoq/Julianehåb og Nanortalik samt Narssarssuaq.

Det nybyggede polar containerskib, *M/S Irena Arctica*, lastede ligeledes transitcontainere i Nuuk/Godthåb til byerne Manitsoq/Sukkertoppen, Sisimiut/Holsteinsborg, Aaasiat/ Egedesminde, Qasigiannguit/Christianshåb og Ilulissat /Jakobshavn.

En af fordelene ved dette nye transportsystem var, at distriktsbyerne i åbentvandsbyerne fra Nanortalik til Sisimiut/Holsteinsborg ikke længere behøvede store

pakhuse idet pakhuset så at sige er de/den 20'/40'container, der er undervejs til distriktsbyen eller opmagasineret på selve havnepladsen.

Det kræver imidlertid en stram logistik planlægning at containerne med godset ankommer til sit bestemmelsessted på et givent tidspunkt idet godset ellers hurtigt vil mangle i fx butikkerne.

Det var og er ikke nemt i Grønlandsfarten hvor netop isforholdene og vind & vejrforholdene i særdeleshed kan variere en del hen over året.

I forbindelse med den store omstrukturering af Grønlands Handel (KNI) pr 1. januar 1993 blev gods- og passagertrafikken inkl. skibene i den del af kystfarten som Royal Arctic Line A/S ikke havde enekoncession på, overført til et nyoprettet aktieselskab KNI Pilersuisoq A/S (Service) med Grønlands Hjemmestyre som eneaktionær.

Inden for vare forsyningen har KNI Pilersuisoq A/S (Service) en forsyningspligt i bygder og yderdistrikter samt til at foretage besejling af byer og bygder med passagerer.

Fra 1993 og frem til dags dato har KNI Pilersuisoq A/S (Service) været igennem flere omstruktureringer hvor nye aktieselskaber er etableret, og hvor varer og passagertransporten til bygderne og yderdistrikterne blev fordelt.

Medio 1995 er det nye container transportsystem implementeret i fuld overensstemmelse med ene-koncessionsaftalen da Rederiet J. Lauritzen meget overraskende solgte alle sine aktier i datterselskabet Rederiet Royal Arctic Line til Grønlands Hjemmestyre, der efterfølgende er eneaktionær.

I det grønlandske Landsting drøftedes muligheden for at et andet rederi kunne erstatte rederiet J. Lauritzens samlede engagement i rederiet Royal Arctic Line A/S, men Landstinget valgte at fortsætte som eneaktionær i rederiet Royal Arctic Line A/S.

Den daglige marketing, operation og drift af Royal Arctic Line A/S samt rederiets skibe fortsatte således nogenlunde upåvirket af rederiet J. Lauritzens exit; men dog med nye personer på forskellige ledelsesposter i rederiet.

## Perioden 1995 – 1998

I denne periode ændredes besejlingsmønsteret for de byer, der er omfattet af Royal Arctic Lines ene-koncession.

Grønlandshavnen i Aalborg var fortsat basishavn, men i stedet for at transportere containerne fra Grønlandshavnen til transithavnen i Nuuk/Godthåb for efterfølgende transportering til byerne i enekoncessionen, fragtedes containerne på en given rejse typisk fra Grønlandshavnen til nogle få byer i enekoncessionen på den grønlandske Vestkyst – et besejlingssystem som Kongelige grønlandske Handel (KGH) og senere Grønlandske Handel (KNI) benyttede før 1993.

Grønlands Handel (KNI) havde før 1993 forsyningspligt til både byer og bygder i Grønland, men efter etableringen af Royal Arctic Line A/S pr. 1. januar 1993 reduceredes KNI's forsyningspligt til kun at omfatte bygderne samt byerne Qeqertarsuaq/Godhavn, Umanak og Upernavik.

Til opfyldelse af denne forsyningspligt ejede KNI bygdeskibene *M/S Aqqaluk Ittuk*, *M/S Angaju Ittuk*, *M/S Anguteq Ittuk* samt kystfragtskibet *M/S Pajuttaat* suppleret op med det chartrede stykgodsskib *M/S Johanna Kristina.*

## Perioden 1998 – 2010

I perioden udviklede og implementerede Royal Arctic Line en ny metode til ekspedition af containere i byer hvor polar containerskibene normalt ikke kan gå til kaj – nogle byer har slet ikke kaj anlæg.

Fra 2005 besejledes destinationerne Tasiilaq/Angmagssalik, Ittoqqortoormiit/Scoresbysund*,* Nerlerit Inaat/Constable Pynt, Mestersvig, Daneborg og Danmarkshavn på den grønlandske Øst og Nordøstkyst med polar containerskibet *M/S Arina Arctica*, der ilandsatte 20' containere med en selvsejlende pram og lastbil.

Når forholdene er til det blev og bliver metoden også benyttet på Ella Ø.

Skibsfører Fritz Ploug Nielsen har doneret følgende seks fotos, der visuelt viser processen under polar containerskibet *M/S Arina Arctica's* anløb af byen Ittoqqortoormiit/Scoresbysund og vejrstation Danmarkshavn, begge Nordøst Grønland samt Qaanaaq/Thule distriktet i Nord Grønland

Skibet medbragte af "ekstraudstyr" til denne skibsekspedition af 20' containere til byen: to lastbiler, en selvsejlende pram (fremdrives via water jets), en lille slæbebåd samt to "slæbe pramme"

*M/S Arina Arctica på ankerpladsen ved Ittoqqortoormiit (Scoresbysund)*

*Den selvsejlende pram ankommet til lossestedet med 20' containere*

*Lastbilen bakker om bord for at hente en 20' container til pakhuspladsen*

*Lossestedet, pakhuspladserne og pakhusene*

*Her losses tungt gods i Qaanaaq*

*Det tunge gods lossedes med prammens egen kran.*

*Det var dog også muligt at benytte de medbragte lastbiler i Qaanaaq.*

I perioden 1998 - 2010 skete der også mange andre tiltag i Rederiet Royal Arctic Line A/S.

I 1998 etablerede Royal Arctic Line A/S således datterselskabet Royal Arctic Bygdeservice A/S, og jeg citerer følgende emner fra Royal Arctic Lines officielle årsrapport 2010:

## Royal Arctic Bygdeservice A/S

"Datterselskabet har ansvaret for godsbefordringen til, fra og mellem bygderne i Grønland samt passagerbefordring til bygder i Midtgrønland. Opgaven er baseret på en servicekontrakt med Grønlands Selvstyre.

I de isfri områder besejles bygderne hver 14. dag med gods og i Midtgrønland ligeledes hver uge med passagerer."

Nuværende flåde:

Royal Arctic Bygdeservice ejer fire bygdeskibe og chartrer i højsæsonen et stykgodsskib. Endvidere udfører selskabet en del af passagertransporten gennem charteraftaler med private udbydere. De fire bygdeskibe har en høj alder. Det nuværende vedligehold af

skibene er forbundet med store omkostninger, blandt andet fordi reservedele oftest skal specialfremstilles på grund af skibenes alder.

Servicekontrakt:

Den nuværende aftale med Grønlands Selvstyre udløb ved årsskiftet. I forbindelse med selskabets nybygningsprogram er forhandlingen af en ny længerevarende servicekontrakt påbegyndt i 2009, og har været forhandlet gennem hele 2010. Servicekontrakten udgør grundlaget for finansiering af nybygninger til bygdebesejling. Finansloven for 2011 indbefatter mulighed for en længerevarende serviceaftale, og i januar 2011 blev en 20-årig aftale underskrevet.

Royal Arctic Line har kontraheret fem nye skibe, og fire af skibene vil efter behov blive udchartret til Royal Arctic Bygdeservice til kostpris.

Ny flåde:

Royal Arctic Bygdeservice planlægger at begynde en delvis containerisering af bygdesejladsen når der leveres nye skibe til Royal Arctic Line.

De to mindste af de nye skibe vil have en kapacitet på 36 TEU, mens skibene i mellemklassen vil have en kapacitet på 108 TEU. Designet af skibene sikrer, at containere kan benyttes i højere grad end tilfældet er i dag, uden at give køb på fleksibiliteten i forhold til mindre godsmængder.

Det foreslåede nybygningsprogram er fremtidssikret, og der er taget højde for, at fraflytningen fra bygderne fortsætter dels ved at reducere antallet af skibe, og dels ved at skibene har flere anvendelsesmuligheder.

Skibene kan for eksempel, med simple modifikationer, bruges til SAR-beredskab, passagerbefordring, maritime skolestuer, flydende læge-, øjen- eller tandlægeklinikker m.m. Alle nybygninger vil have mulighed for at medtage 12 passagerer.

Flåden er designet således at alle opgaver kan løses på den nuværende infrastrukturs betingelser, hvorfor større investeringer i nye kajanlæg i bygderne ikke er påkrævet.

Passagersejlads i Midtgrønland:

Naalakkersuisut (Landstyret) har ønsket at forlænge aftalen med Royal Arctic Bygdeservice om passagerbefordring i Midtgrønland indtil udgangen af 2012 på uændrede vilkår.

Royal Arctic Bygdeservice og Arctic Umiaq Line har indgået en aftale, der betyder, at Arctic Umiaq Line bliver fast underleverandør af passagersejlads i Midtgrønland. Aftalen

giver flere valgmuligheder for passagerer og kommer også en række private turbådsoperatører til gavn, da disse chartres til at udføre opgaven. Denne aftale sætter Royal Arctic Bygdeservice i stand til at koncentrere kræfterne om kernekompetencen fragt."

I 2006 etablerede Royal Arctic Line A/S og Air Greenland A/S i fællesskab Rederiet Arctic Umiaq Line A/S hvor aktierne ejes med 50 % til hvert selskab.

I Royal Arctic Line A/S officielle årsrapport 2010 skrives følgende om Arctic Umiaq Line A/S hvorfra jeg citerer:

"Selskabet blev etableret i efteråret 2006 med henblik på erhvervelse og drift af passagerskibet *M/S Sarfaq Ittuk*.

*M/S Sarfaq Ittuk* sejler i rutefart på vestkysten mellem Narsaq og Ilulissat. Der fokuseres primært på transport af lokale rejsende, men også turistsegmentet serviceres.

Forventninger til 2011

De senere år har vist, at det ikke er muligt at drive passagersejlads på rent kommercielle vilkår, og selskabet har haft en underskudsgaranti fra Grønlands Selvstyre. For 2011 er der forhandlet en underskudsgaranti på plads for et enkelt år.

Det forventes, at der i løbet af 2011 vil ske en afklaring af selskabets fremtid, enten i form af en længerevarende aftale med Grønlands Selvstyre om underskudsgaranti eller tilskud, eller i form af en kontrolleret afvikling af selskabet"

I skrivende stund primo 2016 eksisterer Arctic Umiak Line A/S og kystpassagerskibet *M/S Sarfaq Ittuk* stadig.

I 2005 modtog RAL polar containerskibet *M/S Mary Arctica* der er specialdesignet således, at skibet kan anløbe alle koncessionsbyerne. Unit Load polarskibet *M/S Kista Arctica* blev derpå solgt til udlandet.

I 2007/08 chartrede det tyske Alfred Wegener Institut Royal Arctic Lines polar containerskib *M/S Naja Arctica* for en rejse til Antarktis. I Bremerhaven lastede skibet 3500 tons maskiner og udstyr som instituttet skulle bruge til at etablere forskningsstationen Neumayer III på Antarktis.

## Perioden 2010 – 2015

I 2010 udførte det skotske selskab Cairn Energy offshore olieefterforskningsaktiviteter i havet ved NV Grønland og med Aasiaat/Egedesminde som basehavn.

Samme år pr. 1. januar 2010 stiftede Royal Arctic Line A/S sammen med Danbor A/S selskabet Arctic Base Supply A/S om hvilket man læse følgende i Royal Arctic Line A/S årsrapporten 2010 hvorfra jeg citerer:

Arctic Base Supply ejes 50% af Royal Arctic Line og 50% af Danbor Service.

"Selskabet blev stiftet pr. 1. januar 2010. Selskabet er stiftet med henblik på at forene de to moderselskabers særlige kompetencer inden for henholdsvis operationer i Grønland og supply til off shore industrien.

Selskabets mål er at levere den bedst mulige service til de internationale olieselskaber, som kommer til Grønland. Markedet I 2010 har et enkelt olieselskab foretaget prøveboringer i havet vest for Disko øen. Det skotske olieselskab Cairn Capricorn Greenland Ltd. indgik inden ankomsten til Grønland en fuld serviceaftale med Arctic Base Supply om logistikydelser. Selskabet har således fået en god start i markedet.

Olieindustrien udviser fortsat stor interesse for Grønland, og der forventes et stigende aktivitetsniveau i sektoren i 2011, ikke mindst med forberedelsen af nye boringer i de kommende år. Arctic Base Supply indgik i foråret 2010 en tre-årig kontrakt om logistikservice med det skotske olieselskab Cairn Capricorn Greenland Ltd.

Olieselskabet gennemførte i 2010 tre ud af fire planlagte efterforskningsboringer vest for Disko øen, og forventer i 2011 at gennemføre et lignende boreprogram ved Vestgrønland. Aktiviteterne omkring olieboringer forventes samtidig at give afsmittende omsætning i koncernens øvrige selskaber."

I 2015 er selskabets aktiviteter reduceret kraftigt idet der i de senere år ikke har været udført Offshore olieefterforskningsaktiviteter ved Grønland.

Skibene i Royal Arctic Bygdeservice A/S er ved at være udslidte, og i Royal Arctic Line A/S officielle årsrapport 2010 skrives følgende hvorfra jeg citerer:

Nye skibe

"Gennem hele 2010 har Royal Arctic Line arbejdet med et nybygningsprogram, herunder udvælgelse af værft og sikring af finansiering. I december 2010 godkendte bestyrelsen et samlet nybygningsprogram på fem nye skibe, som skal bygges på tyske P+S Werften. En

grundig udvælgelsesproces viste, at dette værft tilbød den bedste kombination af pris, kvalitet, faciliteter, leveringstid og finansieringsmuligheder.

Den samlede ordre omfatter et containerskib af Mary-klassen, med enkelte modifikationer, på 606 TEU (TEU=containermål - Twenty foot Equivalent Unit), to containerskibe på hver 108 TEU samt to mindre skibe med en containerkapacitet på hver 36 TEU. Disse fire mindre skibe vil indgå i bygdebesejlingen.

De nye skibe vil være med til at sikre en stabil og fleksibel forsyning af Grønland. Den ny tonnage tillader en højere grad af containerisering af bygdebesejlingen. Samtidig bidrager flådefornyelserne gennem skibenes design til, at Royal Arctic Line kan imødekomme koncernens strategiske mål om udvikling af forretningen inden for ikke-koncessionerede områder

Status på skibene i Royal Arctic Line A/S anno 2015:

***Naja Arctica*** og ***Nuka Arctica*** er på hver 782 TEU, og sejler i fast rutefart mellem Aalborg og Grønland. Skibene er fra midten af 1990'erne, og forventes at have en restlevetid på 5-7 år.

***Mary Arctica*** er på 588 TEU, og sejler dels mellem Aalborg og Grønlands øst- og vestkyst. Skibet er meget fleksibelt og har i november og december 2010 været udchartret til opgaver ved Antarktis.

***Irena Arctica*** på 424 TEU og ***Arina Arctica*** på 283 TEU, kan anløbe de fleste byer i Grønland på både Øst- og Vestkysten. Skibene losser med specialpramme og lastbiler de steder, hvor der ikke findes havnefaciliteter.

***Pajuttaat*** transporterer hovedsageligt stykgods og enkelte containere. Skibet er fra 1979 og oprindeligt bygget til at sejle med stykgods og i mindre omfang frysegods.

Bygdeskibene ***Angaju Ittuk, Aqqaluk Ittuk, Anguteq Ittuk* og *Johanna Kristina*** er alle mindre stykgodsskibe med en kapacitet på mellem 220 og 320 kubikmeter. Skibene er bygget mellem 1960 og 1984. Skibenes alder er høj, og har i en årrække medført støt stigende vedligeholdelsesomkostninger."

## Ny strategi

Den 1. august 2015 tiltræder en ny Adm. direktør for Royal Arctic Line A/S; og dette medfører en ny og omfattende strategi for rederiets nybygningsprogram samt søtransporten til og fra Grønland i løbet af de kommende år.

# Shipping

## Olieprodukter

### Perioden 1950 - 2015

Fra 1888 og frem havde det været totalt forbudt at anvende petroleum eller lignende til opvarmning eller belysning inde i de grønlandske bygninger da de var af træ eller tørv og derfor let antændelige.

I 1939 skete der et utroligt fremskridt, da det blev tilladt at anvende den såkaldte Colza-olie, der kunne anvendes i almindelige petroleumslamper. Calza-olien var langt mindre brandfarlig end petroleum, men den havde den svaghed, at den i koldt vejr let stivnede, så lyset gik ud.

Under 2. verdenskrig kunne der ikke skaffes Colza-olie til belysning. Derfor blev det tilladt at anvende petroleum til formålet, forudsat at man var uhyre forsigtig. Brande er svære at slukke i Arktis; især i vintermånederne.

G50 planen og den efterfølgende realisering af Nyordningen ville medføre, at der ville blive et stærkt stigende behov for olieprodukter i Grønland efter 1950.

I 1949 henvendte den danske stat sig derfor til de store olieselskaber for at få etableret et selskab, der kunne fungere under alle forhold i Grønland, og dermed sikre forsyninger af olieprodukter til landet.

Det Grønlandske Olieaktieselskab (DGO) blev derpå stiftet på et møde i Det Danske Petroleums Aktieselskab D.D.P.A., mandag den 6 marts 1950.

Stifterne var ud over Det Danske Petroleums Aktieselskab (senere Dansk Esso), Det forenede Oliekompagni A/S og højesteretssagfører O. Bondo Svane.

Med virkning fra den 22. juni 1950 forpligtede DGO sig i en overenskomst med den danske stat til at sørge for den grønlandske olieforsyning.

#### Opførelse af tankanlæg i Grønland

Forud for overenskomstens indgåelse havde Det Danske Petroleums Aktieselskab (D.D.P.A.) bistået den danske stat v/Grønlands Styrelse med opførelsen af en række tankanlæg i Grønland.

Det skyldtes, at D.D.P.A. allerede på dette tidspunkt samarbejdede med styrelsen om forsyning af olieprodukter. Det var fortrinsvis petroleum, der blev leveret i 200 ltrs tromler.

I 1948 var der blevet opført et tankanlæg i Egedesminde. I 1949 kom tankanlæg i Julianehåb, Godthåb og Holsteinsborg til, og i 1950 fulgte tankanlæg i Frederikshåb, Godhavn, Upernavik og Thule.

Samtlige tankanlæg skulle forsynes via et nyt importlager, Polaroil, som den danske stat v/Grønlands Styrelse ville opføre i Færingehavn i 1950 og derpå udleje til DGO.

## Transporten

I de første 10-12 år efter starten i 1950 benyttede man småtankbåde til transporten.

Eksempelvis *M/T Birk*, der i juli 1956 blev charteret til en last på 700 tons fra Rotterdam til 6 pladser i Grønland, eller *M/T ASP*, der i juni 1961 skulle med 650/700 tons fra Aruba til 9 pladser i Grønland.

I oktober 1968 var det *M/T Grete Terkol*, der sejlede 1.100 tons fra Fawley til 4 pladser i Grønland.

I begyndelsen sejlede man til Færingehavn med tankskibe på 5-7.000 tons eller større, hvis man kunne kombinere transporten med leverancer til fx Kryolitselskabet i Ivigtut eller til Marinen i Grønnedal.

Da lagerkapaciteten blev øget i takt med omsætningen, gik man efterhånden over til tankskibe på 16-20.000 tons

Efterhånden blev Grønlands forbrug af olie transporteret direkte til forbrugsstederne i Godthåb, Holsteinsborg, Julianehåb, Scoresbysund og Angmagssalik m.fl. med store oceangående tankskibe.

## Atlanttransport gennem isfyldte farvande

I perioden 1977 – 2011 anvendte DGO tankskibe fra det finske statsrederi Neste til de oceangående transporter.

Rederiets tankskibe har alle den høje finske isklasse 1A samt dobbelt skrog, og transporterne til Grønland blev foretaget med to skibstyper, nemlig Lunni og Tavi-typen på henholdsvis 17.000 m3 og 22.200 m3 lastekapacitet.

I 2012 begyndte DGO at anvende det danske private rederi A.P. Møller -Mærsk med det oceangående tankskib *M/T Maersk Edgar* på 37.188 Tdw, dobbeltskrog og Germanischer Lloyd Ice Class E1.

## Lokal transporten gennem isfyldte farvande

Til den videre distribution fra hovedlagerne til de mindre byer og lokalsamfund blev olien i mange år sejlet ud af KGH's egne og chartrede skibe med specielt store tanke, som fx *M/S Julius Thomsen*, der med sine 400 m3 store tanke var med fra begyndelsen i 1950.

Da Polaroil i Færingehavn havde nået en passende kapacitet, og omsætningen i øvrigt havde nået en vis størrelse, blev udsejlingen af olie sat i system i begyndelsen af 1960'erne hvor man begyndte at bruge rigtige, små tankskibe.

Det første egentlige tankskib i lokaltransporten var *M/T Esso Hermod* – med hvilket fartøj DGO på 30 kystrejser leverede i alt 18.309 m3 olieprodukter til KGH's tankanlæg fra Prins Christianssund i syd til Thule distriktet i nord.

I de følgende år fulgte *M/T Esso Odin* og *M/T Esso Rønne* indtil en ny epoke begyndte i 1968 med indsættelsen af *M/T Irland,* der havde en kapacitet på 2.000 m3. Dette tankskib fulgte DGO i tykt og tyndt gennem 20 år under forskellige ejere og navne, først *M/T Irla Lupe* og derefter *M/T Betty Theresa*.

Kravet om større effektivitet, kvalitet og miljøbevidsthed betød, at *M/T Betty Theresa* i 1988 blev afløst af *M/T Sofie Theresa*, der også er fra Rederiet Herning.

*M/T Sofie Theresa* er 50% større end *M/T Betty Theresa,* og er desuden konstrueret med dobbeltskrog.

Til den videre transport af olien ud til bygderne benyttede KGH i mange år det indchartrede fragtskib *M/S Erika Dan* og senere det indchartrede tankskib *M/T Henny Kaz* indtil KGH/KNI i 1980'erne fik specialbygget de to små tankskibe *M/T Orsiaat* og *M/T Aqipi Ittuk*, der laster henholdsvis 300 og 350 tons, til forsyning af tankanlæggene i bygderne. "

*(Kilde: Det grønlandske Olieselskabs (DGO) 40 års jubilæumsskrift "Olien skal frem" udgivet i 1990)*

## Tankskibstonnage

Med hensyn til KGH transporten af olieprodukter til bygderne kan man læse dette i *KGH Orientering nr. 63* hvorfra jeg citerer:

”Da Handlen (KGH) i 1968 systematisk begyndte at bygge tankanlæg på bygderne, blev det hurtigt klart, at en af forudsætningerne for at få disse mindre anlæg til at køre sikkerhedsmæssigt og økonomisk bedst tænkeligt var, at der nødvendigvis måtte anskaffes en eller anden form for tankskibstonnage.

Nok var behovet stort, men man skønnede, at problemet kunne løses ved anskaffelse og indsættelse af en lille såkaldt tankpram. Den kunne laste 3 x 8.000 liter og havde fartshjemmel til at måtte medføre både gasolie, petroleum og benzin. Det blev aldrig nogen succes, idet det viste sig meget besværligt at bugsere den over de store afstande, der er tale om.

Undvære et transportmiddel kunne vi ikke, hvorfor der i begyndelsen af 1971 blev truffet charteraftale for det nu overalt på vestkysten så velkendte *M/T Henny Kaz*.

Dette lille tankskib, der er bygget i 1939 og kan laste 180.000 liter, har siden til alles tilfredshed løst transportopgaverne for flydende brændstoffer til bygderne. Den første sæson udsejlede *M/T Henny Kaz* ca 7 millioner liter, mens den sidste blev til ca. 12,5 millioner liter. Da skibets størrelse og alder satte en naturlig grænse for dets formåen, måtte man indse, at et nyt og større tankskib blev nødvendigt.

Når vi siger den sidste sæson, er det, fordi omtalte nye og større tankskib nu er en realitet, og blev indsat i service i oktober. Skibets navn er *M/T Orsiaat*, og den er bygget og udstyret efter de nyeste principper for et tankskib til arktiske farvande, hvilket lover godt for den fremtidige forsyningssikkerhed, men den får også noget at bestille. Hvis den skønnede prognose for bygdernes olieforbrug holder stik, vil forbruget blive mere end fordoblet inden for de næste ti år.”

Her i 2015 driver Polaroil i alt 69 anlæg fordelt med 16 tankanlæg i byerne, 52 tankanlæg i bygderne samt 1 importanlæg; og import og distribuering af olieprodukterne til disse tankanlæg i Grønland udføres i et tæt samarbejde med KNI A/S, der er ejet af Grønlands Selvstyre.

# Shipping

## Malm

## Perioden 1860 – 2015

### Kryolitbruddet i Ivigtut

Kryolitforekomsten i Ivigtut i Sydgrønland blev opdaget allerede i 1795 af Mineralog Heinrich Schumacher, men vi skal helt frem til 1859 før kryolitforekomsten blev udnyttet.

I 1859 var den danske Cand. Polyt hr. Julius Thomsen således medstifter af den private "Kryolithfabrikken Øresund" i Danmark, der havde til formål at fremstille primært natron efter kemisk behandling af kryolit fra den privat drevne Kryolitmine i Ivigtut i Grønland.

Fabrikken virkede helt frem til 1987; fra 1940 med deltagelse af den danske stat, der købte 50% af aktierne i det nystiftede aktieselskab Kryolitselskabet Øresund, og to private investorer, der ejede de øvrige 50% af aktierne i dette selskab.

Kryolitselskabet Øresund stod herefter for minedriften i Ivigtut og kryolitfabrikken i Danmark.

I 1890 begyndte fabrikken en større produktion af aluminium på basis af kryolitten fra Grønland hvilket fik betydning under 2. verdenskrig hvor USA importerede hele kryolitproduktionen fra Ivigtut i krigsårene; aluminiummen blev da brugt under fremstilling af krigsfly.

Det var ikke kun Kryolithfabrikken Øresund i Danmark der modtog kryolit fra Ivigtut. I mange år efter starten i 1859 blev hovedparten af kryolitten sejlet til Philadelphia i USA med amerikanske sejlskibe.

I 1927 lod Kryolith Mine og Handels Selskabet bygge det navnkundige dampskib

*S/S Julius Thomsen* (kaldesignal NGSC/OYCD) for at opretholde forbindelsen mellem København og kryolitbruddet i Ivigtut hvortil skibet sejlede forsyninger, brændstof og passagerer. Skibet er meget nøje beskrevet i bogen " "Eventyret om kryolit" (se Kildehenvisninger i kapitlet Appendiks).

I 1962 blev selve minebruddet lukket, og fremover var det alt det brudte og opmagasinerede kryolitmalm i Ivigtut som blev afskibet helt frem til og med 1987.

*1983: M/S Nanok S. under gantrykranen i Ivigtut samt tipvogne med kryolit*

*(Foto: Bjarne Rasmussen)*

*De fyldte tipvogne hejses op af gantrykranen og tømmes i lastrummet*

*(Foto: Bjarne Rasmussen)*

## Kulminen i Qullissat

I 1924 etablerede den danske stat en kulmine i Qullissat på Disko øen i NV Grønland; og fra kulminens start til lukningen i 1972 var udbyttet 570.000 tons kul. Kullene blev dels fordelt til beboelserne på hele den grønlandske vestkyst og dels sejlet til Danmark.

*M/S Mogens S. til ankers i bygden Ukkusissat for losning af kul til pram*

*(Foto: Fritz Ploug Nielsen)*

Flere af det private danske rederi A.E. Sørensens mindre skibe som *M/S Mogens S.* var fra 1948 og frem i en lang årrække beskæftiget med at udsejle disse kul på hele vestkysten af Grønland indtil kulminen blev lukket i begyndelsen 1970erne.

(Skibsreder Knud Lauritzen fra Rederiet J. Lauritzen besøgte Qullissat i 1948 da han foretog en rejse til Grønland om bord i fragtskibet *S/S Maria Dan* hvilket er nærmere beskrevet i bogens afsnit om havneanlæg i Grønland)

## Malmhavne-projektet

I 1957 skrev Departementschef Eske Brun i Ministeriet for Grønland artiklen *Malmhavne-projektet* i Tidskriftet Grønland hvorfra jeg citerer:

”Stålproduktionen uden for Arktis er stærkt stigende i efterkrigstidsårene, og et af de områder i Arktis hvor der findes meget store forekomster af jernmalm er i Ungava Bugt området ved Hudson Strædet i den nordlige ende af provinsen Quebec i Canada; omtrent på høj med Kap Farvel i Sydgrønland.

Imidlertid kan udskibningen herfra kun foregå i tre måneder om året, og to af koncessionshaverne i dette område henvender sig derfor til Ministeriet for Grønland for at forhøre sig om mulighederne for at realisere planer gående ud på at etablere en isfri transithavn i Grønland, hvortil malmen kan sendes i de tre sommermåneder, og hvorfra den atter kan videresendes til kunderne i de resterende del af året.

De skibe, som planerne omfatter, vil være specialbyggede skibe af meget stort format. Der har således været nævnt skibe helt op til 45.000 tons, hvilket unægtelig er skibe af en anden størrelsesorden, end man er vant til at se bringe varer til Grønland.

Såfremt planerne bliver til virkelighed, skulle der i Grønland anlægges to transithavne, idet de to selskaber er interesseret i at få hver sin havn.

Til en begyndelse har de to selskaber fået tilladelse til at foretage foreløbige undersøgelser i Grønland, og begge havde de i sommeren 1956 ekspeditioner deroppe.

Atlantic Iron Ore beså forskellige punkter på kysten, men fandt navnlig behag i Rype Øen i nærheden af Godthåb, hvor man mente, at mulighederne var til stede, medens Oceanic Iron Ores fandt Marraq mellem Færingehavn og Fiskenæsset at være et sted, som tiltalte dem.

Spørgsmålet er nu, hvilken interesse det grønlandske samfund kan have i anlæg af havne af den karakter, de er tale om her. Der er her to forhold, som bliver af afgørende betydning.

For det første må det erindres, at der er tale om havne med et så specialiseret udstyr, at de praktisk talt ikke kan anvendes til nogen som helst andet formål end losning og lastning af jernmalm.

For det andet bliver det tale om havne, hvis betjening kræver meget lidt arbejdskraft, idet de bliver så stærkt mekaniseret, at de kun kræver et fåtal af folk til driften, men da til gengæld meget højt uddannede specialister, som der jo ikke er for mange af i Grønland.

Da det på den anden side må forudses, at disse havne medfører ikke ubetydelige udgifter af samfundsmæssig karakter, vil det være højst tvivlsomt, om vi kan have nogen interesse i, at planerne realiseres, med mindre der i forbindelse hermed bliver tale om afgifter af et vist ikke ubetydeligt omfang.

Under de forhandlinger, som nu finder sted mellem Ministeriet for Grønland og de to canadiske selskaber, er det slået fast, at det danske udgangspunkt er, at en tilladelse til anlæg og drift af havnene kun kan blive givet til et dansk selskab.

Der må altså stiftes danske selskaber, som kan påtage sig disse opgaver, før tilladelsen kan gives.

Dernæst er det slået fast, at der ved anlæg og drift af havnene kun må anvendes dansk arbejdskraft og danske entreprenørfirmaer bortset fra de enkelte tilladelser, der kan forventes givet til særlige udenlandske specialister, som ikke kan findes i Danmark.

Endelig er det over for canadierne nævnt, at tilladelsen må være afhængig af, at der træffes aftale om en rimelig afgift, og herom forhandles der for tiden. Der skønnes dog at være al mulig grund til at tro, at man kan nå frem til et for begge parter tilfredsstillende resultat i så henseende.

I så fald vil der i Grønland blive foretaget byggearbejder i et omfang og en karakter, som ligger langt uden for noget, man hidtil har set deroppe, i det mindste på det civile område, og interessant er det jo også, at Grønlands centrale stilling i verden, som hidtil har været en fastslået kendsgerning for så vidt angår flyvetrafikken, nu også begynder at gøre sig gældende på skibsfartens område."

Projektet foranlediger, at det danske rederi J. Lauritzen primo 1957 bestiller to 16.000 tons malm- og kultransport skibe (bulk carriers) til bygning på Aalborg Værft i Danmark, og som skal være isforstærket i den høje finske isklasse 1A. Farten bliver 15 knob. Skibenes længde bliver 149 m. Hovedmaskineriet bliver på 8.300 IHK

Senere i 1957 skrev Rederiet J. Lauritzen dette i *FRIVAGTEN nr. 66* hvorfra jeg citerer

"Som bekendt bestilte vi for et års tid siden to malmskibe ved Aalborg Værft, som oprindelig skulle have været på 12-14.000 tons, men som senere blev projekteret om til 18.000 tons.

En grund til annulleringen er, at de canadiske malmprojekter, som regnede med omskibning af malmen i en grønlandsk transithavn, nu er blevet så forsinkede, at malmafskibningerne først kan påbegyndes ind i 1960'erne; vore malmskibe vil blive for tidligt færdige, hvortil som sagt kommer, at planerne om transithavn i Grønland synes at være trådt noget i baggrunden, idet de amerikanske og tyske interesser, som ret nyligt

synes at være gået ind i et nært samarbejde om afskibningen af Ungava-malmen, nu har planer om at transportere malmen direkte fra Ungava til USA og Tyskland i meget store skibe – der tales om 40.000 tonnere – og således at de pågældende skibe, når der er is i Ungava, anvendes til kultransporter fra USA til Europa."

Havneprojekterne i Grønland blev efter megen diskussion udskudt til 1961 og derefter helt opgivet.

Bemærk:

Her i 2015 bliver tankerne om omskibning af canadisk malm i grønlandsk farvand for videretransport atter taget op, og denne gang af den canadiske virksomhed Baffinland Iron Mines Corporation. Projektet er stadig i en offentlig høringsfase hos Grønlands Selvstyre.

I 1957 havde den danske regering nedsat en kommission, der havde til opgave at udarbejde en ny lov for regulering af minedrift i Grønland; en lov der skulle gøre det mere attraktivt for danske og udenlandske selskaber at påbegynde efterforskning og udøve minedrift i Grønland.

Minekommissionens arbejde resulterede i mineloven af 1965 (Lov om mineralske råstoffer, 1965).

## Jern ved Isukasia

Igennem årene er miner åbnet og lukket i Grønland, og for nærmere uddybning kan jeg anbefale den meget faktuelle rapport "Efterforskning og udnyttelse af råstoffer i Grønland i historisk perspektiv" skrevet af Frank Sejersen, lektor ved Institut for Tværkulturelle og Regional Studier Københavns Universitet og udgivet i 2014.

I den rapport kan man læse meget mere om minerne og offshore i og ved Grønland gennem tiderne, og Lektor Frank Sejersen har givet tilladelse til at bringe dette uddrag af rapporten:

"I 1960erne udførte Kryolitselskabet Øresund A/S flybårne geofysiske undersøgelser i Vestgrønland, og i 1965 opdagede selskabet en stor jernmalmforekomst tæt ved indlandsisen i Isua (Isukasia) ca. 150 nordøst for Nuuk/Godthåb.

Selskabet udførte i en årrække på baggrund af en efterforskningskoncession undersøgelser og prøveboringer (Råstofforvaltningen for Grønland, 1979, p. 15). Malmreserverne blev vurderet til at være mellem 550 millioner og 2 milliarder tons jernmalm med en lødighed på 32 % (for sammenligningens skyld kan det nævnes, at den

er på 60-70 % i Kiruna), og de geologiske prøver viste i 1971, at det er den ældste jernmalm i verden (Appel, 1999).

På grund af placeringen tæt ved og under indlandsisen blev udvinding og transport betragtet som en udfordring.

Kryolitselskabet Øresund A/S stoppede i midten af 1970erne undersøgelserne, da omkostningerne var store og rentabiliteten af en potentiel mine usikker.

Ministeriet for Grønland nedsatte i 1976 'Arbejdsgruppen vedrørende Forsyningsvirksomhed og Arbejdskraftanvendelse i Mine- og Olieindustrien i Grønland' med det kommissorium at udarbejde et oplæg til en analyse af samfundskonsekvenserne ved en jernmine ved Isukasia. Arbejdsgruppen mente, at det var et for snævert mandat, da mineaktiviteten skulle ses i sammenhæng med andre større fremtidige projekter inden for olie- og minesektoren.

I 1977 accepterede ministeriet et udvidet kommissorium. Ud over en jernmine ved Isukasia med energiforsyning fra vandkraftsværk ved Qaamasup Tasia analyserede arbejdsgruppen konsekvenser for samfundet ved udnyttelse af olie ud for Vestkysten, uran ved Kvanefjeldet, kul på Nuussuaq og storindustri baseret på vandkraft.

Udvalget arbejdede med et scenarie, hvor der skulle rekrutteres mellem 650 og 1.300 grønlandske arbejdere over en 20-års periode til Isukasia minen. Arbejdsgruppen pegede på, at de foreliggende økonomiske forhold indikerede, at "... minedriften [vil] give ejerne et så begrænset økonomisk udbytte, at man ikke kan forvente nogen interesse fra private investorers side, såfremt disse pålægges væsentlige selskabsskatter eller koncessionsafgifter.

Specielt for en minevirksomhed med en årsproduktion på 5 mio. tons pellets tegner det økonomiske resultat så ringe, at private investorer formentlig kun vil være interesserede, såfremt det offentlige under en eller anden form påtager sig en del af investeringsudgiften eller giver mulighed for en særlig gunstig finansiering af mineselskabets investering" (Arbejdsgruppen vedrørende Forsyningsvirksomhed og Arbejdskraftanvendelse i Mine- og Olieindustrien i Grønland, 1978a, p. 10).

Arbejdsgruppen understregede dog, at bedre priser, større mængder og effektivere teknologi kunne gøre mineaktiviteten rentabel. Gruppens beregninger viste, at minens driftsøkonomi årligt ville kunne bidrage positivt til nationalproduktet med op til 1 milliard kroner, og at det grønlandske samfund ville kunne få del i denne værditilvækst ved at sikre beskæftigelse ved minen (1978a, p. 24).

I 1979 kom Råstofforvaltningen for Grønland med følgende konklusion: "...Isukasia-projekt må ud fra de i dag kendte forudsætninger karakteriseres som overordentligt usikkert på kortere sigt, ikke mindst på baggrund af de senere års udvikling på verdensmarkedet for jern og stål, som har været præget af svigtende afsætningsmuligheder og stadigt stigende produktionsomkostninger. Det må derfor i øjeblikket anses for usandsynligt, at et udvindingsprojekt ved Isukasia vil kunne baseres på almindelige økonomiske og markedsmæssige forhold inden for de nærmeste 5 år" (Råstofforvaltningen for Grønland, 1979, p. 16).

I 2005 fik London Mining koncessionen til at lave efterforskning i området, og deres undersøgelser indikerede, at der er omkring 1 milliard tons malm (Råstofdirektoratet, 2012a, p. 13). I 2013 underskrev Naalakkersuisut og London Mining en aftale som giver selskabet udnyttelsestilladelse til jern-potentialet i Isukasia-området."

I skrivende stund ultimo 2015 er projektet stadig ikke realiseret….

*Isukasia jernforkomsten nord for Nuuk*

*Malmhaven projektet: Ungava Bay til Rype Ø*

# Shipping

## Fiskeprodukter

### Perioden 1925 - 2015

I 1920erne begyndte en større invasion af torsk til farvandene ved Sydvestgrønland hvorfor den danske stat støttede udviklingen af et grønlandsk torskefiskeri; bl.a. ved oprettelse af fiskestationer og en lang række indhandlingspladser langs den grønlandske vestkyst hvor torsken kunne blive saltet eller tørret samt ydede lån så fiskerne kunne købe fiskebåde; i 1939 var der således i alt 73 motor-fiskefartøjer i Grønland, der leverede fisk til enten de mange indhandlingspladser, eller fiskestationer som Tovqussaq i nærheden af Sukkertoppen, hvor fisken blev saltet eller tørret; i perioden 1940 - 1945 blev en del af produktionen eksporteret til USA som en del af skibenes returlast udover returlasten af kryolit.

Efter 1945 var der gode eksportmuligheder for afsætning af saltede fiskeprodukter som torsk og hellefisk/helleflynder til middelhavslandene, men i løbet af 1950erne faldt det grønlandske torskefiskeri imidlertid meget tilbage på grund af manglende private investeringer og fordi mange færøerske fiskeskibe samt mange udenlandske fiskeskibe fra især Tyskland og Portugal, udførte et intensivt fiskeri af torsk ude på bankerne ved de vestgrønlandske kyster.

Disse forhold samt realiseringen af G50 planen medførte, at private færøske, norske og danske fiskeriinteresser indledte forhandlinger med danske myndigheder om at danne et privat aktieselskab, Nordafar, der skulle etablere et privat produktionsanlæg i Færingehavn i Grønland hvor færøske og norske fiskeskibe kunne lande saltfisk og fersk helleflynder til videre bearbejdning og eksport.

Nordafar blev en realitet i 1953, og var aktiv helt frem til 1990.

I den periode hvor Nordafar var aktiv fik den betydning for dansk polarfart ved at danske handelsskibe sejlede saltfisk og frosne fiskeprodukter fra Nordafar til fx Middelhavet hvor handelsskibene efter udlosning lastede salt som returlast til Nordafar – ofte med en afstikker til Grønlands Plads i København for også at laste KGH gods til Grønland.

Flere af det danske rederi A.E.Sørensens skibe var involveret i denne fart fra starten af i 1953; og nogle gange lastede handelsskibene saltfisk direkte fra fiskeskibet for fragtning til modtagerne i udlandet.

Da det grønlandske fiskeri var trængt af de mange udenlandske fiskeskibe, og af manglende private investeringer, iværksatte Kongelige grønlandske Handel (KGH) i slutningen af 1950erne på initiativ af især KGH's direktør H. C. Christiansen et større Industriprogram målrettet opbygningen og drift af Produktionsanlæg i udvalgte byer.

Til at sørge for den fornødne råvaretilførsel til disse Produktionsanlæg, indkøbte KGH mange såvel nye som brugte fiskeskibe i Danmark til linefiskeri efter torsk på den grønlandske vestkyst. De mindre af disse fiskeskibe blev sejlet op til Grønland i store KGH chartrede skibe hvorefter grønlandske fiskere købte fiskeskibene på afbetaling.

Udviklingen i det grønlandske fiskeri gik efterhånden fra fiskeri med liner til fiskeri på åbent hav med hæktrawlere, og i foråret 1969 - omkring 10 år efter starten på KGH Industriprogrammet - blev den første hæktrawler *M/T NUK*, på BRT 433 afleveret til KGH af Ankerløkken Verft A/S i Norge den 30. april 1969, hvorefter skibet sejlede til Grønland for fiskeri efter torsk; et fiskeri som skibet var bygget til, og som fortsatte helt frem til 1976 hvor skibet blev ombygget til rejefiskeri med trawl.

I perioden 1971 til 1975 bevilligede den danske stat KGH økonomiske midler til at lade bygge følgende hæktrawlere til det grønlandske torskefiskeri:

*MANITSOK*, der skulle fiske til Produktionsanlægget i Sukkertoppen

*PAMIUT,* der skulle fiske til Produktionsanlægget i Frederikshåb

*ERIK EGEDE,* der skulle fiske til Godthåb Fiskeindustri (GFI) i Godthåb

*SISIMIUT,* der skulle fiske til Produktionsanlægget i Holsteinsborg

*ELIAS KLEIST*, der skulle fiske til Produktionsanlægget i Frederikshåb

*CARL EGEDE,* der skulle fiske til Godthåb Fiskeindustri (GFI) i Godthåb

Seks hæktrawlere, der var på BRT 721 i forhold til hæktrawleren *NUK* på BRT 433.

Alle de syv KGH hæktrawlere blev bygget til Det norske Veritas klasse 1.A.1. hæktrawler isklasse-A, og var dermed kraftigt isforstærket.

Torskefiskeriet udviklede sig imidlertid i negativ retning i løbet af perioden 1971 – 1975, og i 1974 udgjorde torsken således kun 60% af trawlernes totalfangst.

Interessen samlede sig derfor om rejefiskeriet samt indretning af Produktionsanlæggene så de kunne håndtere disse råvarer.

## Rejefiskeri

KGH hæktrawleren *NUK* på 433 BRT, der oprindeligt var bygget til torskefiskeri, blev i 1976 ombygget til rejefiskeri med Holsteinsborg som basishavn. I 1977 lod KGH bygge reje-hæktrawleren *M/T David Olsen* på BRT 233, der skulle forsyne Produktionsanlæggene i åbentvandsbyerne Holsteinsborg, Sukkertoppen og Frederikshåb med rejer.

I de kommende år blev der bygget mange mindre private rejetrawlerne, der især fiskede rejer i Disko bugten hvorpå de indhandlede denne råvare til Produktionsanlæggene i Disko bugten.

## PROEKS/Royal Greenland

Pr. 31/12 – 1984 overdrog KGH/den danske stat de syv hæktrawlere samt de tre fiskeskibe *David Olsen*, *Ilimassaq* og *Aulisagak* til det nyetablerede selskab PROEKS, der var 100% ejet af Grønlands Hjemmestyre.

Ud over hæktrawlerne og fiskeskibene overdrog KGH/den danske stat også alle KGH Produktionsanlæggene i Grønland til Grønlands Hjemmestyre.

PROEKS blev senere atter opdelt i tre selvstændige enheder hvor Produktionsanlæggene blev udskilt i enheden Kalaallit Tunisassiorfiat (KTU), fiskeskibene og trawlerne i Grønlands Hjemmestyres Trawlervirksomhed (GHT), Distributions- og salgsvirksomhed i Royal Greenland (RG).

I 1990 blev enhederne samlet i aktieselskabet Royal Greenland A/S hvor Grønlands Hjemmestyre – og senere Grønlands Selvstyre – ejer 100% af den samlede aktiekapital.

Udviklingen i det grønlandske fiskeri gennem årene fik således stor betydning for dansk polarfart med hensyn til skibenes returlaster fra Grønland idet mange af KGH's egne og chartrede skibe havde større eller mindre frysekapacitet.

I slutningen af 1970'erne og helt frem til begyndelsen af 1990'erne udviklede KGH og det private Rederi Copenhagen Reefers ApS fryseskibe, der var særligt velegnet til at løfte denne eksport ud af Grønland idet KGH's Unit Load polarskibe ikke længere havde frysekapacitet nok til at løfte frysefragten alene.

Fra 1990erne bliver hovedparten af produktionen fra fiskeri industrien i Grønland eksporteret i frysecontainere der lastes i moderne containerskibe.

# Arktiske udfordringer

## Isforhold

Der kan være meget store forskelle mellem issejlads i subarktiske farvande i vintermånederne og så de arktiske farvande nærmest uanset årstiden. Det har stor betydning når et skib skal konstrueres for besejling af de arktiske farvande.

I sub-arktiske farvande som Den botniske Bugt, hvor isen normalt lægger sig fast og homogent om vinteren, er det som regel specialbyggede isbrydere, der bryder en rende i den faste vinteris frem til destinationerne i Sverige, Finland og Rusland m.fl.

Efterfølgende kan enten skibe med isforstærkning (Ice class notifikation) selv sejle i den brudte rende i vinterisen frem til destinationerne; eller også sejler en isbryder foran skibet/skibene i den brudte rende frem til destinationerne.

Dette gælder også i danske farvande under isvintre som fx isvinteren i 1987 hvor jeg var mønstret som navigatør på den danske statsisbryder *THORBJØRN*.

I den finske del af Den botniske Bugt indførtes allerede i 1890 konstruktionsregler for skibe, der besejlede isfyldte finske farvande i definerede perioder af året; regler der blev udviklet af skibsklassifikationsselskaber som lloyds Register og Bureau Veritas.

I 1920 indførte Finland afgifter på skibe der besejlede finske farvande om vinteren, men såfremt skibet var konstrueret efter nærmere regler for issejlads i den botniske Bugt kunne afgiften nedsættes.

I 1932 indførte Finland ”Finnish Ice Class” rules

I 1971 indgik Finland et samarbejde med Wärtsilä Helsinki Shipyard samt skibsklassifikationsselskaberne og Sverige om at udvikle og indføre “Finnish – Swedish Ice Class rules”.

Den seneste udgave af “Finnish – Swedish Ice Class rules” er udgivet i 2010.

I perioden 1920 – 1967 udførte mange af det private danske Rederi J. Lauritzens skibe vintersejlads til destinationer i Den botniske Bugt, og Rederiet og dets officerer fik derved en stor erfaring med både issejlads og konstruktion af isforstærkede fragtskibe til den type issejlads i sub-arktiske farvande i vintermånederne.

Rederiet J. Lauritzens mange nybyggede polarskibe i perioden 1952 – 1962 var endda bygget over hvad lloyds Register krævede for at give ”Finnish Ice Class 1A” notation.

Andre danske rederier som fx A.E.Sørensen og Progress lod deres polarskibe bygge med mindst "Finnish Ice Class 1A" notation – *M/S Nanok S.* var således bygget med en spanteafstand på kun 60 cm overalt i skibet…!

Kongelige grønlandske Handel (KGH) fik typisk deres skibe klassificeret i Bureau Veritas og Det norske Veritas DNV med en notation over hvad klassifikationsselskaberne krævede for at give "Finnish Ice Class 1A" notation.

## Grønlandske farvande

Forholdene under skibenes sejlads i de grønlandske farvande næsten uanset årstiden er dog noget anderledes end vintersejladsen i Den botniske Bugt.

I de grønlandske farvande findes der hen over året således mindst disse fire typer isforhold:

1. Storis, der er flerårig polar vinteris, der er brækket op i Polhavet nord for Grønland, og derpå driver ned langs den grønlandske Østkyst og rundt Kap Farvel området og op langs SV Grønland – ofte helt op til Paamiut/Frederikshåb i foråret.

   Denne type is kaldes også Multi-year ice, og den er særlig hård da den er frosset i flere omgange.

   Mindre flager af Storis kaldes for isskosser eller Growlers

2. Isbjerge, og fragmenter af isbjerge der kaldes isskosser eller Growlers eller Bergy Bits.

3. Vestisen, som er den et-årige vinteris, der i løbet af efteråret og vinteren breder sig sydover i Davis strædet fra de nordlige områder ved Arktisk Canada og det NV-lige Grønland. Nogle år helt ned til Sisimiut/Holsteinsborg. I løbet af det sene forår og det tidlige sommer bryder isen op og smelter.

   Denne type is kaldes også One-year ice.

4. Endeligt er der den homogene vinteris der lægger sig i fx Disko bugten og Umanak Fjorden i løbet af efteråret, og som bryder op og smelter i løbet af det sene forår og tidligt på sommeren.

Såfremt skibe, der er isforstærket og konstrueret efter Finnish-Swedish Ice Class Rules, møder isforhold i de grønlandske farvande jvf punkt 3 og 4, vil disse isforhold sandsynligvis være i en vis overensstemmelse med isforholdene i vinterperioden i Den botniske Bugt.

Med hensyn til issejlads i farvandene ved Grønland kan selv skibe, der her i 2015 er isforstærket efter Finnish-Swedish Ice Class Rules, få vanskeligheder når de møder isforhold i de grønlandske farvande jvf punkt 1 og 2 da skibets isforstærkning og konstruktion efter disse regler for så vidt ikke er målrettet sejlads i disse typer is.

Til en vis imødegåelse af denne problemstilling har INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES udviklet et sæt regler for konstruktion af skibe målrettet besejling af polarfarvandene.

Regelsættet kaldes Polar Ice Class rules, og blev udgivet første gang i 2006.

## Polarskibe

Polarskibene i Grønlandsfarten har gennemgået en stor udvikling i tidens løb, alt efter hvilke årstider skibene skulle besejle Grønland, og alt efter hvilke destinationer skibene skulle anløbe, og alt efter hvilken fragt skibene skulle medføre.

I besejlingen af Grønland med sejlskibe af træ uden hjælpeskrue var det simpelthen særdeles vitalt at undgå isforhold i enhver form; hvilket så igen kunne medføre, at skibet meget ofte var meget lang tid om at komme frem til sit bestemmelsessted

Eksempler på sejlskibe af træ uden hjælpeskrue og ejet af Kongelige Grønlandske Handel (KGH) var *Nordlyset* 1851 – 1926, *Thorvaldsen* 1871 – 1926 *og Ceres* 1878 – 1926.

Sådanne sejlskibe kunne normalt kun gøre en enkelt rejse tur/retur til Grønland om året, og på grund af stigende godsmængder til Grønland, samt erfaringerne fra det private Kryolitselskabs sejlskib med dampmaskine og hjælpeskrue, *Fox 1*, der besejlede kryolitminen i Ivigtut fra 1860'erne af, var KGH allerede i 1880'erne klar over fordelen ved at kunne indsætte skibe med dampmaskine og hjælpeskrue, der kunne gøre flere rejser årligt.

Sejlskibet *Ceres* blev da også det sidste egentlige sejlskib som KGH anskaffede sig (1878) til besejlingen af Grønland; men på grund af ringe økonomi i KGH fortsatte KGH's sejlskibe i Grønlandsfarten helt frem til 1926.

Udviklingen medførte at sejlskibene af træ blev udrustet med en dampmaskine og med "hjælpeskrue" agter. Det gjorde skibet mere manøvredygtigt under sejlads i områder

med drivende isbjerge og isskosser og/eller den meget hårde flerårige Storis samt mere effektive til sejlads inde i de grønlandske fjorde hvor der ofte kunne være helt vindstille, men med kraftige strømforhold.

Skibene var dog stadig rigget med master og sejlføring da man havde erfaring for, at skruen ofte blev beskadiget eller tabt under sejladsen ved Grønland. Når det skete kunne skibene fortsætte for sejlføring til enten destinationen eller til sikker havn.

Skroget på sejlskibene af træ og med dampmaskine og hjælpeskrue, og som også skulle besejle destinationer på den grønlandske østkyst, blev isforstærket på forskellig vis. Det kunne fx være med ekstra mange spanter og ekstra tykke skibssider af egetræ.

Et eksempel på denne skibstype var KGH's første skib udstyret med både sejlføring, dampmaskine og hjælpeskrue, S/S *Hvidbjørnen,* bygget i Danmark i 1887 og meget stærkt fortømret med ishud. Skibet var af samme type som de norske dampbarker, der ofte blev chartret af polarforskere i både nord og i syd.

Selv dette stærke skib fik dog kun en begrænset levetid idet skibet blev skruet ned af storisen i Sydgrønland på rejse til Julianehåb/Qaqortoq i 1895.

Andre af sådanne skibstyper ejet af KGH var *S/S Godthaab*, der i 1898 blev bygget som erstatning for det forliste skib *S/S Hvidbjørnen,* og med et særligt stærkt træskrog da skibet skulle besejle den grønlandske østkyst. Skibet virkede i Grønlandsfarten helt frem til 1952.

## Udvikling af specialbyggede kommercielle polar skibe

Den norske polarforsker Fridtjof Nansen og den norske skibsbygger Colin Archer havde i 1890'erne udviklet en skibstype, der var målrettet sejlads i de isfyldte arktiske farvande; en skibstype hvori også de norske sælfangeres erfaringer fra de arktiske farvande indgik.

Resultatet af deres udviklingsarbejde var konstruktionen af et træskib med dampmaskine og skrue, det berømte ekspeditionsskib *Fram*, der blev bygget i Norge i 1892 og som efterfølgende blev benyttet til ekspeditioner både i Arktis og ved Antarktis.

Det særlige ved skibets konstruktion var jvf nedenstående citat fra bogen " FRAM OVER POLHAVET - DEN NORSKE POLARFÆERD 1893-1896, AF FRIDTJOF NANSEN MED ET TILLEG AF OTTO SVERDRUP*."*

*" Ved skibets konstruktion blir der fortrinsvis at ta det dobbelte hensyn, 1) at skrogets form blir sådan at det kommer til at fremby en så lidet skive som muligt for isens angreb, og 2) at det i konstruktiv henseende blir bygget så solid at det vil være i stand til at modstå det storst mulige tryk udenfra i hvilkensomhelst retning."*

Skroget blev derfor bygget meget lig en æggeskal med glatte og runde former således, at skibet ved et stort ispres ville blive ”skubbet” op på isen fremfor at blive skruet ned af isen, hvilket ofte var sket for fortidens skibe i de arktiske farvande.

Både den forreste del af skibet og den bagerste del af skibet blev udført særdeles kraftigt af tre lag tykke egetræsplanker hvorved skroget tykkelse blev på hele 125 cm for og bag.

Ifølge Fridtjof Nansen var området omkring skrue og ror skibets akilleshæl, og derfor blev dette område konstrueret med et stykke ekstra agterstævn der gik ned i vandet bag roret, og derved beskyttede roret mod isen bagfra.

Sidst men ikke mindst skulle skibet have en passende kort længde så den effektivt kunne ”sno” sig igennem den brudte polaris (Storis) under sejladsen.

Til besejlingen af destinationer på grønlandske østkyst i perioden 1898 og helt frem til 1952, benyttede KGH træskibe som *S/S Godthaab* bygget i 1898, *S/S Gertrud Rask* bygget i 1923 og med plads til 20 passagerer, *S/S Gustav Holm*, bygget i 1893 til Kryolitselskabet som *Fox II*, med plads til mange passagerer, solgt til anden side og benyttet af Ejnar Mikkelsen under etablering af kolonien Scoresbysund i 1924, købt af KGH i 1924, *MS G.C. Amdrup* bygget i 1947 og med plads til 28 passagerer.

Det var alle træskibe, der ligesom det norske ekspeditionsskib *Fram,* var bygget særdeles solidt til sejlads i polarfarvande med Storis/polaris.

I 1942 forliste KGH skibet *S/S Gertrud Rask* på rejse mellem USA og Grønland, og KGH havde derfor allerede under krigen designet et nyt skib, *M/S G.C. Amdrup,* til Grønlandsfarten mellem Danmark og Grønland; et skib med plads til 28 passagerer.

I 1947 lod KGH *M/S G.C. Amdrup* bygge i Danmark hvorefter det blev sat i fart i 1948; bl.a. på en rejse til Danmarkshavn i NØ Grønland; en rejse der forløb fuldt ud tilfredsstillende. På rejsen medbragte skibet også materialer til etableringen af Vejrstation Danmarkshavn.

*M/S G.C. Amdrup* var et meget moderne polarskib, der var forsynet med et diesel/elektrisk fremdrivningsmaskineri via 2 stk. hovedmotorer. Det gav ekstra sikkerhed i besejlingen af Grønland, og et diesel/elektrisk fremdrivningsmaskineri er især velegnet til sejlads i isfyldte farvande da det gør skibet mere manøvredygtig. Endvidere var skibets skrog konstrueret lignende en æggeskal så polarisen ved Østgrønland ikke skulle kunne gribe skibet og skrue det ned; med andre ord samme form som det legendariske norske ekspeditionsskib af træ, *S/S Fram*.

I 1948 lod KGH Ring Andersen Træskibsværft i Svendborg bygge træskibet *M/S Kaskelot* (269 Brt og 330 Tdw) der kunne medføre 4 passagerer. Skibet sejlede først som fragtskib mellem Danmark og den grønlandske Østkyst hvor den samtidigt med virkede som skoleskib for grønlandske søfartselever. I 1954 indsatte KGH skibet i kystfarten på den grønlandske Vestkyst.

## Stålskibe

Formentlig på basis af de gode erfaringer med *S/S Godthaab* lod Kongelige Grønlandske Handel (KGH) bygge et stålskib, *S/S Hans Egede,* med dampmaskine og stålskrue i 1905.

Skibet var bygget af svære stålplader der var nittet sammen, men det blev ikke benyttet til besejlingen af den grønlandske Østkyst idet handlen var af den overbevisning, at skibet ikke kunne holde til sejladsen i den granithårde Storis på den grønlandske Østkyst.

*S/S Hans Egede* virkede i besejlingen af Grønland helt frem til skibet forliste på rejse til USA i 1942.

Den næste stålskib i KGH var motorskibet *MS Disko*, bygget i Danmark i 1927 og med passageraptering til 55 passagerer. Skibet sejlede mellem Danmark og Grønland i perioden 1927 – 1963 hvor skibet ofte lastede kryolit på returrejsen til Danmark

Medvirkende til KGH's beslutning om at bygge egne stålskibe til besejlingen af den grønlandske vestkyst var sandsynligvis, at det private Kryolitselskab chartrede stålskibe for lastning af kryolit i Ivigtut.

Eksempler på sådanne stålskibe var de danske dampskibe *Gautatyr* (chartret i 1923 og 1930) og *Hugo* (chartret i 1925) i det danske Rederiet Dampskibsselskabet A/S Myren.

Et andet eksempel var de danske dampskibe *Spigerborg* (chartret i 1926 og 1930), *Aalborg* (chartret i 1926), *Brattingsborg* (chartret i 1929) og *Ørneborg* (chartret i 1937) i det danske Rederi Dannebrog med C.K. Hansen som bestyrende reder.

Disse skibstyper sejlede i fri fart året rundt, og var således ikke konstrueret specielt til de særlige sejladsforhold i Grønlandsfarten. Skibene besejlede derfor kun Grønland i sommerperioden, og som oftest var besejlingen en kombination hvor KGH chartrede skibene for transport af gods fra Danmark til Grønland, hvorefter de blev chartret af Kryolith Mine og Handelsselskabet København for lastning af kryolit i Ivigtut på returrejsen enten til Danmark eller til USA.

I 1927 forliste *S/S Hugo,* ejet af Dampskibsselskabet Myren, med en last kryolit i en storm ved Kap Farvel (Sydspidsen af Grønland) og Kryolith Mine og Handelsselskabet

København lod nu bygge et stålskib målrettet besejlingen af de grønlandske farvande, *S/S Julius Thomsen*, i Danmark.

Skibet var på 1156 Brt med en lasteevne på 900 tons inkl. bunkers, en dampmaskine på 640 Hk, aptering til 52 passagerer samt store bundtanke, der kunne medføre op til 400m3 olieprodukter til selskabets anlæg i Ivigtut.

I 1946 blev skibet langtidschartret af Kongelige Grønlandske Handel (KGH) som efterfølgende købte skibet i 1957 og solgte det i 1962.

Under 2. verdenskrig havde skibet vist sig velegnet i kystfarten langs den grønlandske vestkyst da den havde en god passageraptering, og desuden de rummelige bundtanke til olieprodukter som skibet lastede ved Polaroil anlægget i Færingehavn og derpå fordelte på kystens tankanlæg i perioden 1950 og mange år frem.

I 1949 lod KGH sit tredje stålskib, *M/S Umanak,* bygge i Danmark og over klassifikationsselskabet Bureau Veritas Ice Class 1A notifikation hvilket er "KGH standard" i de næste mange år, samt med passageraptering til 78 passagerer.

Skibet sejlede primært mellem Danmark og Grønland helt frem til 1970 hvor KGH solgte skibet.

KGH benyttede egne sejlførende træskibe med dampmaskine og hjælpeskrue til besejlingen af den grønlandske østkyst, men norske fiske- og sælfangere rederier, der også virkede i farvandene mellem Norge og Grønland, var begyndt bygge deres skibe i stål.

I 1932 lod rederiet AS Storegga således bygge polar fiskeskibet *Brategg* i Norge. Dette polar fiskeskib bygget af stål var særdeles solidt bygget, og blev da også benyttet som ekspeditionsskib under norske ekspeditioner til Antarktis i 1947/48.

I 1950 købte Martin Karlsen, Brandal, skibet og sendte det til Amsterdam for ombygning til den norske sælfangst i ishavet mellem Grønland og Svalbard.

Skibet blev derpå omdøbt til *Jopeter* og senere igen omdøbt til *Polarbjørn*; KGH har chartret dette skib mange gange i perioden 1950 - 1972 til besejlingen af destinationer på den grønlandske østkyst.

I 1964 lod Kongelige Grønlandske Handel (KGH) polar kystpassagerskibet *M/S Kununguak* bygge i Danmark med klassifikationsselskabet Bureau Veritas Ice Class 1A notification og med passageraptering til 219 passagerer. Skibet blev indsat som kystpassagerskib på den grønlandske vestkyst.

I 1968 lod det private danske rederi Northsea I/S, i samarbejde med KGH, polar kystpassagerskibet *M/S Disko* bygge i Danmark for direkte bare boat charter til KGH. Skibet har klassifikationsselskab lloyd Ice Class 1A og med plads til 200 passagerer i kystfarten.

Skibet var meget moderne på daværende tidspunkt med ”far & søn maskinanlæg”, bovpropel, regulerbar skruestigning etc.

Ud over udvikling og bygning af danske polar fragtskibe og polar passagerskibe – og ofte en kombination af begge skibstype – til Grønlandsfarten, udviklede og byggede private danske rederier også særlige polar tankskibe til Grønlandsfarten.

Et eksempel på dette *er M/T Irland*, som det private Rederiet Dansk-Fransk lod bygge i 1968 hvorefter skibet under forskellige ejere og navne virkede i Grønlandsfarten helt frem til 1988.

## Rederiet J. Lauritzen

I 1951 brød KGH polarskibet *M/S G.C. Amdrup* i brand i skandinavisk farvand og forliste totalt hvorfor KGH manglede et specialskib til besejlingen af Østgrønland.

Dette forhold, samt de igangværende undersøgelser af muligheden for at etablere minedrift ved Mestersvig i NØ Grønland og ikke mindst den begyndende realisering af G50 planen (Nyordningen) generelt, er sandsynligvis stærkt medvirkende til at skibsreder Knud Lauritzen og Rederiet J. Lauritzen (JL) beslutter sig for at realisere et storstilet nybygningsprogram af moderne og effektive specialbyggede polarskibe, der især i 1950erne og 1960erne kommer til at besejle destinationer i Finland – Grønland – Arktisk Canada – St. Lawrence i Canada samt Antarktis.

I Rederiet JL’s offentlige personaleblad FRIVAGTEN kan man læse om hvornår og hvordan det hele startede, og hvorfra jeg citerer følgende artikler:

*1950: FRIVAGTEN nr. 45*

”Rederiet J. Lauritzen har ved Aalborg Værft ordret et hurtiggående motorskib specielt bygget og indrettet til sejlads i den svære storis ved Østgrønland.

Det pågældende skib, som bliver på ca. 800 Tdw, forsynes med en B&W motor på ca. 1200 Hk som giver skibet den for denne skibsstørrelse betydelige fart af 12,5 knob i fuldt lastet tilstand.

Skibets maskine, skrueaksel, skrue, stævn og først og fremmest selve skibsskroget bygges af ganske særligt svære dimensioner, således at det er i stand til at klare den

svære is ved Grønlands kyster, skibspladerne er således ca 75% sværere end normalt for denne skibsstørrelse, og stævnen og forskibet forstærkes på særlig måde og udformes, så skibet særligt egner sig til isbrydning.

Skroget udføres i helsvejset konstruktion.

Skibet, som leveres i løbet af 1951, bliver forsynet med de allernyeste navigationsinstrumenter, såsom radar, gyrokompasser, ekkolod, samt med forskellig særlig udrustning til issejlads. På fokkemasten anbringes en lukket styretønde med opvarmning, plexiglas-kuppel og instrumenter, så kaptajnen her fra toppen af masten kan både styre og manøvrere skibet og i højtaler eller telefon instruere sit mandskab.

Ved udarbejdelse af skibets plan og indretning har Rederiet rådført sig med Grønlands Styrelse. Det påregnes, at skibet i besejlingssæsonen vil blive anvendt til besejling af Østgrønland, mens det den øvrige tid af året vil blive anvendt af Rederiet til sejlads i rederiets Finlandsfart eller andre steder, hvor der er brug for et sådant specialskib."

*M/S Kista Dan* var konstrueret med den karakteristiske "isbryderstævn", istønde i formasten samt konstrueret med iskniv over roret og isknive svejset på skibssiden lige foran skruen samt bygget med hæl fra skrog til roret. Endvidere var skibet bygget over klassifikationsselskabets krav til højeste isklasse 1A notifikation.

De efterfølgende polarskibe i Rederiet J. Lauritzen blev bygget med mange af de samme karakteristik.

Skibet kunne også medtage 26 passagerer; senere ombyggedes skibet til at kunne medtage 36 passagerer.

Dette skibsdesign inspirerede andre "polar rederier" i de efterfølgende år, og det inspirerer såmænd "polarskibsrederierne" den dag i dag.

*1952: FRIVAGTEN nr 50*

Skibsreder Knud Lauritzens tale ved *Kista Dan*'s afløbningsfest, 16 januar 1952:

"På rederiets vegne vil jeg gerne takke Aalborg Værft og alle dets medarbejdere, fordi vi i dag har kunnet søsætte *Kista Dan* og således har tilbagelagt første etape af skibets færdiggørelse.

Sejladsen på Østgrønland, hvor *Kista Dan* skal indsættes, har i løbet af de sidste 50 år gennemgået en rivende udvikling. Det begyndte med konebådssejlads – jeg minder her om Gustav Holms's pionersejlads i 1890'erne – man gik så efter sejlads med træbåde over til de større træskibe, skonnerterne, og her minder jeg bl.a. om det stærkt omtalte "*Teddy*" –togt i 1923, som endte med, at skibet blev skruet ned. Senere kom det stærke

gode træskib ”*Amdrup*” til som et nyt skridt på vejen, men dette er jo desværre nu forlist.

Samtidigt med *Amdrup* gik man dog over til at benytte norske sælfangere af stål, og nu er vi endelig nået frem til et specialbygget, helsvejset stålskib, *Kista Dan*, som alene er bygget til fragtfart på Østgrønland.

Jeg kan i øvrigt i den forbindelse lige nævne, at *Kista Dan* – til trods for at det er rederiets mindste skib – samtidig er det dyreste, vi har bygget nogensinde pr. ton dødvægt, endog forholdsvis dyrere end vores store køleskibe.

*Kista Dan* har allerede – til trods for, at den først i dag har taget vandet – en historie bag sig. Det begyndte med, at rederiets skibsinspektør Axel Nielsen, som har ansvaret for Søfartsskolen og uddannelsen af vore navigatører, stillede forslag om, at vi skulle bygge et kombineret træskoleskib og ishavsskib på ca. 300 tons, og vi fik udarbejdet forskellige planer hertil, men det viste sig, at lasteevne, fart og dermed økonomien blev for dårlig, og at det ville være meget vanskeligt at anvende et sådant skib andet sted uden for Østgrønland sæsonen.

Vi gik så over til at projektere et lille stålskib på ca. 4-500 tons, men også dette måtte blive uøkonomisk, og vi har derfor endeligt taget springet og lader som eksperiment bygge det store stålskib *Kista Dan*, som er blevet omkring 1200 tdw stort.

Når vi har besluttet os hertil, og uden at have nogen befragtning at basere bygningen på, er det, fordi der i forbindelse med nyordningen af Grønland blev efterlyst et initiativ fra det private erhvervslivs side, og da rederiet J. Lauritzen altid både før krigen, under og efter krigen har haft en omfattende sejlads på Grønland i et udmærket samarbejde med Grønlandsdepartementet, besluttede vi at løbe risikoen, nemlig at bygge et specialskib af stål.

Når vi turde gå ind herfor, var det, fordi der i mellemtiden var sket en teknisk udvikling, som gjorde springet forsvarligt. Mens man jo tidligere normalt sammenføjede skibene med nitter, er man nu gået over til at helsvejse de morderne skibe, og netop Aalborg Værft har specialiseret sig i svejsningen og bygningen af særdeles solide skibsskrog. Ved projekteringen af skibet, som er foretaget af rederiets og Aalborg Værfts teknikere, har vi i øvrigt haft et udmærket samarbejde med Grønlandsdepartementet, og jeg vil her særligt nævne herr Magnus Jensen og kaptajn Tving.

Vi håber nu på et godt resultat af dette forsøg, og hvis man inden for Grønlandsdepartementet skulle ønske flere specialskibe bygget, vil vi gerne overveje netop dette, idet vi mener, at det kun vil være naturligt, at netop Danmark, som har ansvaret for Grønland og dets fremtid, har den helt rigtige og moderne skibstonnage til

denne fart, og da vi eventuelt kan anvende skibene i vor Finlands-fart om vinteren, er vi særligt placeret herfor.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at vi foruden de to køleskibe, som vi har i ordre hos Aalborg Værft, netop har bestilt et isforstærket specialskib på 3.600 tons til vor Finlands-fart, og som også vil være anvendeligt i Vestgrønlands-sejladsen, idet vi, som jeg nævnte før, mener at vi herhjemme også selv må skaffe nogen specialtonnage til at betjene sejladsen på Grønland."

I 1952 afleveredes *M/S Kista Dan* fra Aalborg Værft til Rederiet J. Lauritzen hvorefter skibet chartres af KGH for to rejser til Grønland; første rejse gik til Julianehåb/Qaqortoq med gods og efterfølgende lastedes kryolit i Ivigtut som returlast.

Skibets anden rejse til Grønland gik til destinationer på den grønlandske østkyst medførende både gods og passagerer; en besejling dette skib var særligt konstrueret til.

I besejlingen af den grønlandske Østkyst var det således en nyskabelse at konstruere og bygge et polarskib i stål hvor skibssiderne var svejset sammen og svejset til spanterne.

## Polarskibenes røde farver

I *FRIVAGTEN nr. 60* fra 1955 kan man læse en artikel om dengang *M/S Kista Dan* medvirkede under redning af 8 besætningsmedlemmer fra sælfangerskuten *M/S Jopeter* ved Nordøstgrønland og hvorfra jeg citerer:

"Før rejsen var skroget på *M/S Kista Dan* blevet malet rødt under det årlige dokophold fordi rederiet J. Lauritzen mente, at skibet derved bedre kunne ses i isen.

Denne antagelse blev til fulde bekræftet under *M/S Kista Dan*'s redningsaktion. Et af de fly, der medvirkede under operationen berettede, at det i 5000 fods flyvehøjde havde spottet *M/S Kista Dan* visuelt da flyet var i en afstand af 20 sømil fra skibet. *M/S Jopeter*, der lå forholdsvis tæt på *M/S Kista Dan*, havde et skrog der var malet i grå farve og blev da også først spottet visuelt fra flyet da det var 4 sømil fra *M/S Jopeter*."

Senere igen, i 1960, skrev *Sir Vivian Fuchs*, der var engageret i den britiske "Antarktis fart", et brev til Rederiet J. Lauritzen hvori der bl.a. stod:

"Sidste vinter var jeg sammen med *M/S John Biscoe*s's kaptajn på en luftrekognoscering, og jeg kunne her vise ham, hvor stor fordel det er, at et skib er rødt når man holder udkig efter det fra luften. *M/S Kista Dan* og *M/S John Biscoe* lå side om side, og i ca. 15 miles afstand var *M/S Kista Dan* klart synlig, hvorimod *M/S John Biscoe*, der var gråmalet, ikke kunne være opdaget, hvis man ikke havde vidst, at skibet lå der.

Vi har derfor nu besluttet at ændre *M/S John Biscoe*'s farve til rødt, og jeg skriver dette til Deres orientering, da jeg mener, at det kun er almindelig høflighed at fortælle Dem, at endnu et rødt skib skal pløje havene."

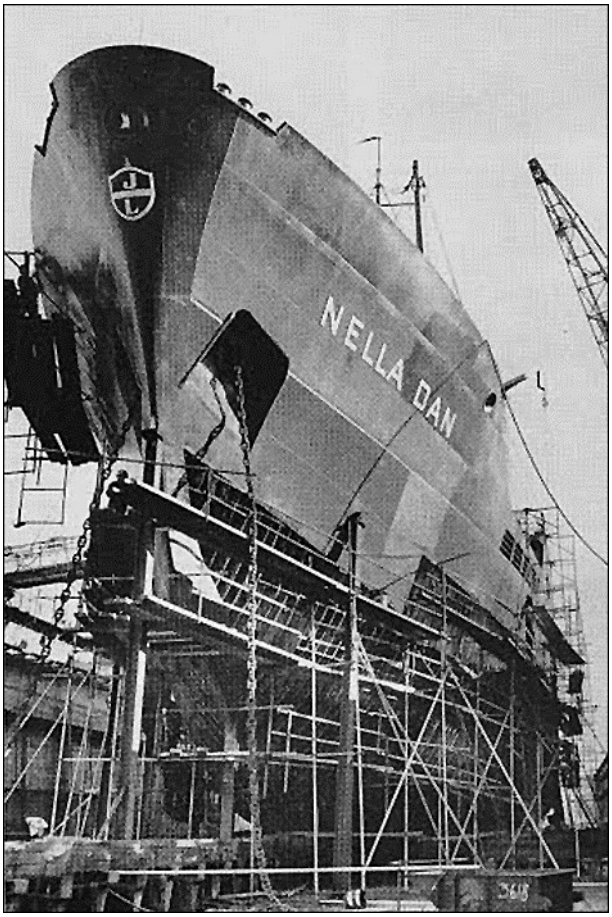
*M/S Nella Dan i rød skrogfarve, isbryderstævn og isknive m.v.*

Andre danske rederier begyndte også at male skroget rødt på deres polarskibe, og dags dato er det langt den mest almindelige skrogfarve på skibe der besejler polarfarvandene.

Mange udenlandske polarskibe har også et skrog der er malet rødt, men skibsreder Knud Lauritzen og rederiet J. Lauritzen var pionerer på dette "sikkerhedsområde" i polarsejladsen.

## Skrogskader efter issejlads

Selv om polarskibe bliver bygget med en kraftig isforstærkning af skroget, så kan der alligevel opstå store skader under issejlads. Det skyldes i mange tilfælde at skibet har haft for meget fart på under issejladsen…!




*M/S Nella Dan får udskiftet store mængder stål efter issejlads.*

## Nye skibstyper

Udviklingen i den danske polarfart på Grønland fortsatte med at udvikle sig hvilket pens. Trafikchef Fjord Riisgaard har beskrevet på glimrende vis i sin bog *Fra Trangraven til Langerak – en epoke i grønlandstrafikken* udgivet af Royal Arctic Line A/S i 2004.

I bogens kapitel 12 og 13 beskrives en analyse af hvorvidt det kunne være hensigtsmæssigt for Kongelige Grønlandske Handel (KGH) at implementere et nyt transportsystem, LASH systemet (Lighter Aboard Ship), i Grønlandsfarten.

Som det fremgår i bogen blev LASH systemet ikke indført af KGH, der i stedet for valgte at implementere UNIT-LOAD konceptet. Dette transportsystem er baseret på at gods pakkes på paller, der efterfølgende lastes i specialbyggede Unit Loader skibe for videre transport.

Atter en gang er Rederiet J. Lauritzen ”fremme i skoene” og rederiet henvendte sig til KGH vedr. den nye skibstype, der vil blive nødvendig i dette transportkoncept.

Det hele endte op med at Rederiet J. Lauritzen i 1972 lod bygge Unit Load polarskibene *M/S Bamsa Dan* og *M/S Linda Dan* for direkte Bare boat charter til KGH; samme år lod Rederiet Dansk-Fransk bygge Unit Load polarskibet *M/S Grønland* – et søsterskib til *M/S Linda* Dan – for direkte Bare boat charter til KGH.

Disse tre polarskibe var usædvanligt kraftigt bygget af særligt High Tensile Steel, og i det hele taget bygget over Finnish-Swedish Ice Class 1A Super reglerne fra 1965; og skibene fik gennem årene da heller ikke nævneværdige skader på skroget selv efter issejlads i storisen ved Sydgrønland, eller ved issejlads i Storisen på den grønlandske Østkyst.

Et andet særligt kendetegn ved disse tre skibe var, at de var designet til at besejle åbentvandsbyerne på den grønlandske vestkyst i vintermånederne hvor temperaturen kan falde til mange grader under frysepunktet; og hvor selve sejladsen i de grønlandske farvande på denne årstid kan byde på særlige udfordringer som overisning og mørke det meste af døgnet, hvorfor skibene da også var udstyret med særligt kraftige projektører således, at besætningen om bord lettere kunne ”spotte” drivende isbjerge og isskosser under sejlads i mørke og stormfuldt vejr med høje bølger.

Her i 2015 vil man nok beskrive disse tre polarskibe, og de efterfølgende KGH Unit Load polarskibe samt ikke mindst de nuværende Royal Arctic Line polar containerskibe, som værende ”Vessel winterizised for Cold Climate Operations”

Godsmængderne til Grønland fortsatte med at stige år for år, og i 1978 lod KGH Unit Load polarskibet *M/S Magnus Jensen* bygge i Danmark og året efter søsterskibet *M/S Johan Petersen,* ligeledes i Danmark.

Disse to skibe havde ikke den samme kraftige konstruktion af skroget som de tre foregående Unit Load polarskibe; og selv om de to polarskibe var bygget i en høj isklasse fik de alligevel ofte skader i forskibet ved bovpropellerrummet under issejlads i Storisen ved Sydgrønland

I 1984 lod KGH sit næste og sidste Unit Load polarskib, *M/S Nuka Ittuk*, ligeledes bygge i Danmark; og denne gang noget over Det norske Veritas Ice Class ICE-1A* .

*I sin isforstærkning m.v. minder M/S Nuka Ittuk en del om M/S Nanok S: isknive agter foran skruen og ned bag roret samt "hæl" under skrue og ror. Skruen er i begge konstruktioner af stål. Skibenes stævn er bygget med en særdeles kraftig iskniv/stålskinne af hensyn til sejlads i Storisen ved Grønland (den hårde, men brudte flere-årige polaris.)*

KGH løftede efterhånden langt det meste af fragten til Grønland med deres Unit Load polar skibe hvilket medførte, at de gamle polarskibe designet som stykgodsskibe ikke længeres chartres af KGH, og Rederiet J. Lauritzens sidste polarskib *M/S Nella Dan* samt Rederiet Progress sidste polarskib *M/S Edith Nielsen* chartres begge for sidste gang af KGH til Grønlandsfarten i 1983.

I 1986 overgik KGH til KNI, og Rederiet A.E.Sørensen's sidste polarskib *M/S Svendborg* chartres af KNI samme år til Grønlandsfarten for sidste gang. KNI købte skibet i 1987 og lod det fortsætte i Grønlandsfarten frem til 1993 under navnet *M/S Nikki Ittuk*.

En medvirkende årsag til at der ikke længere var behov for den gamle type polarskibe/stykgodsskibe i Grønlandsfarten er, at kryolitminen i Ivigtut lukker i 1987. Dermed er var ikke længere sådanne returlaster af malm fra minedrift i Grønland.

Malm fra minedrifterne i Grønland blev, og bliver stadig her i 2015, generelt fragtet af udenlandske rederier med udenlandske skibe. Et eksempel er malm fra zinkminen Den sorte Engel i Marmorilik i NV Grønland der blev etableret i 1973.

I slutningen af 1970'erne var en anden ny skibstype ved at vinde indpas i Grønlandsfarten. Det var mindre fryseskibe der typisk blev bygget med Ice class B eller C.

KGH/KNI chartrede mange af rederiet Copenhagen Reefers fryseskibe idet de var velegnet til både at sejle almindeligt uniteret gods og uniteret køle/frysegods til Grønland, og som returlast medtage den kraftigt stigende produktion af rejse og fiskeprodukter i Grønland.

I 1994 begynder Royal Arctic Line "containeriseringen" af Grønland med nybyggede polar containerskibe hvilket tidligere er beskrevet i bogens kapitel Shipping.

## Luftpudebåd i Uummannaq fjorden

Som det formentligt fremgik af de foregående kapitler udgør is som oftest en stor udfordring for besejlingen af destinationerne i Grønland.

Fra tid til anden har det bl.a. derfor ofte været drøftet hvorvidt transport af gods og passagerer kunne foretages med Luftpudebåde året rundt i NV Grønland; dog især når vinterisen havde lagt sig i fjorde og bugter.

Årene går, og i februar 2004 rejste bestyrelsen for Grønlands Handel A/S (KNI) på en orienteringsrejse til England for at se på Luftpudebåde til transport af passagerer mellem destinationer i Uummannaq fjorden.

Det endte op med, at KNI på et bestyrelsesmøde i december 2004 besluttede sig for at købe en Luftpudebåd af firmaet Griffon Hovercraft Ltd.

Luftpudebåden blev indsat i Uummannaq distriktet i årene 2005 og 2006, men på grund af forskellige vanskeligheder i driften af Luftpudebåden blev den solgt, og dette transportsystem fravalgtes indtil videre i Grønland.

*Umanak fjorden*

## Ice Patrol

### Vejrstationerne

Allerede i 1920erne var man bevidst om værdien af vejrobservationer foretaget i Grønland hvilket medførte oprettelsen af Grønlands Televæsen og radiostationer i Grønland i 1925.

Under 2. Verdenskrig var vejrobservationerne i Grønland vigtige for de allierede, og efter 2. Verdenskrig hvor den internationale civile flyvning mellem Europa og USA via Nordpolen var tiltagende, foranledigede den danske stat etablering og/eller modernisering af vejrstationerne på den grønlandske Østkyst:

Vejrstation Danmarkshavn - Vejrstation Daneborg - Vejrstation Kap Tobin (Vejrstationen blev nedlagt i 1980 og aktiviteterne flyttet til Scoresbysund.) - Vejrstation Aputiteq - Vejrstation Angmagssalik (by) -Vejrstation Timmiarmiut

(Her i 2015 er det kun vejrstationerne Danmarkshavn, Scoresbysund (by) og Angmagssalik (by) der er bemandet; de øvrige vejrstationer er ubemandet og fuldautomatiske.)

### Blyminen i Mestersvig

Dr. Lauge Koch havde både før og efter 2. verdenskrig udført omfattende geologiske ekspeditioner i Nordøstgrønland med udgangspunkt fra Ella Ø.

I 1948, samme år som anlæggelsen af Vejrstation Danmarkshavn, fandt dr. Lauge Koch en stor blyforekomst i området ved Mestersvig; en blyforekomst som Nordisk Mineselskab A/S begyndte at udnytte kommercielt og hvorfra Rederiet J. Lauritzens polar fragtskibe lastede bly- og zinkkoncentrat i perioden 1956 – 1963.

### De norske sælfangerskuter

Til besejling af Aputiteq, Timmiarmiut, Kap Tobin, Scoresbysund, Mestersvig, Ella Ø, Daneborg og Danmarkshavn fra 1945 til 1972 chartrede Kongelige grønlandske Handel (KGH) meget ofte norske sælfangerskuter, der var bygget til sejlads i ishavet og som også kunne medføre passagerer.

## Byerne

Til besejling af byerne Angmagssalik og Scoresbysund samt mange af vejrstationerne og militærstationen Daneborg chartrede Kongelige grønlandske Handel (KGH) som oftest Rederiet J. Lauritzens polar fragtskibe fra 1952 og frem til og med 1983.

## Isrekognoscering i Nordøstgrønland

Der var således en "livlig" skibstrafik i Øst og Nordøstgrønland i sommermånederne hvor polarisen til stadighed udgør en udfordring for sejladsen.

Der var kort og godt et behov for at skibene kunne få informationer om isforholdene hvilket fuldmægtig Jens Fynbo - senere direktør for KGH – skrev en artikel om i *Tidskriftet Grønland nr. 4, 1955* hvorfra jeg citerer følgende:

"…i de allerseneste år har der dog som bekendt vist sig mulighed for, at der af de nordøstgrønlandske fjelde kan fremdrages bly og eventuelt andre mineraler, som måske kan få økonomisk betydning, men bortset herfra byder landet på yderst sparsomt levevilkår.

Dette landområde har dog i vore dage (1955) fået en helt ny og uhyre stor betydning for mange mennesker, uden at disse egentligt altid gør sig dette klart.

Denne afgørende betydning har landet fået gennem de vejrstationer, som er bygget her, og som indgår i det verdensomspændende net til sikring af den civile flyvning, der er kendt under navnet ICAO (International Civil Aviation Organization).

Navnlig efter den sidste verdenskrig har den civile flyvning fået et stort opsving, der for Danmarks vedkommende for nylig har givet sig udslag i oprettelsen af Scandinavian Airlines System's rute København – Sdr. Strømfjord – Los Angeles, den såkaldte Polar-rute.

I den ovennævnte sikkerhedstjeneste indgik efter krigen en del af de vestgrønlandske vejrstationer/radiostationer, men for at gøre sikkerhedstjenesten mere betryggende var det strengt nødvendigt at få beretninger om vejret i Nordøstgrønland, og den danske stat oprettede derfor vejrstationer/radiostationer i disse vanskelige tilgængelige egne.

Selvom transporten af forsyninger og mandskab til disse vejrstationer på forhånd måtte antages at blive yderst vanskelig, så blev dog Danmarkshavn opført på den 77. breddegrad på Germanialand ligesom Daneborg blev oprettet på Claveringøen på nordsiden af Youngsund. De nævnte to stationer blev oprettet ud fra den betragtning, at forsyning ad søvejen ville være mulig, idet anlæg af flyvepladser og vedligeholdelse af disse ville medføre meget store omkostninger.

Senere er station Nord opført betydeligt længere nordpå, men denne station er det på forhånd opgivet at forsyne på anden måde end ad luftvejen, og da vejrberetninger fra Nordøstgrønland for at betyde en virkelig betryggelse for luftfarten må være omfattende, har man anset det for nødvendigt at ofre de store udgifter til dette formål.

I det følgende skal der imidlertid kun gøres nærmere rede for den isrekognoscering, man har iværksat for på betryggende måde at forsyne Scoresbysund distrikt, hvortil besejlingen er blevet udstrakt til 2 eller 3 årlige besejlinger, mod tidligere 1, samt for besejling af Mesters Vig området i Kong Oscarsfjord (for Nordisk Mineselskab A/S) og de forannævnte radiostationer Daneborg og Danmarkshavn. Endvidere for dr. Lauge Koch's station ved Ella Ø, hvortil der hvert år bringes forsyninger frem, og hvorfra dr. Koch foretager geologiske undersøgelser i Nordøstgrønland, bl.a. i Kong Oscarsfjord.

For folk, der beskæftiger sig med Grønland og grønlandske forhold, er det en kendt sag, at specielt fra Scoresbysund og nordefter er isforekomsterne som regel af så enorme dimensioner, at kun skibe, som er specielt bygget til sejlads i isfyldte farvande, kan forcere ismasserne og udføre transporterne til disse egne, og af ovennævnte redegørelse af dr. Lauge Koch angående tidligere ekspeditioner og egne undersøgelser fremgår det, at isforekomsterne langs Nordøstgrønland er afhængig af ismasserne, som dannes ved Nordpolen og langs med Sibiriens kyster, og som af strømmen føres ned langs Nordøstgrønlands kyst.

Observationer fra luften over isforekomsterne blev foretaget af dr. Lauge Koch så tidligt som i 1932, og siden er observationerne praktisk talt fortsat år efter år bl.a. også af Pearyland-ekspeditionen i 1947-50.

I 1947 og 1948 anskaffedes to Norsemann et-motoresfly til ekspeditionsbrug i Nordøstgrønland. Med disse er der udført observationstjeneste, selvom maskinerne har en forholdsvis kort aktionsradius.

I årene 1950-52, begge inkl., forestod dr. Lauge Koch isrekognosceringen med disse maskiner, men efterhånden som sejladsen blev udvidet, og de geologiske undersøgelser strakte sig længere og længere ind over landet, måtte den tid komme, hvor Norsemann-maskinerne ikke kunne klare opgaverne, og man gik derfor i 1951 over til at have en af marines Catalina-flyvemaskiner stationeret ved Ella Ø til brug ved isrekognoscering i påkommende tilfælde.

Mellem statsministeriet og forsvarsministeriet blev der truffet aftale om, at Catalina-maskinen kunne anvendes i isrekognosceringstjenesten i det omfang, det måtte være nødvendigt, d.v.s. i de tilfælde, hvor isrekognosceringen skulle foregå over store afstande, eller hvor denne måtte foretages i forbindelse med de enkelte skibes sejlads i

isfyldt område, som kræver, at en flyvemaskine i længere tid opholder sig i luften for at give skibsføreren besked om spredning af isen for derved at lette sejladsen mest mulig.

Det var en selvfølge, at dr. Lauge Koch's arbejde ikke i længden kunne udvides til at varetage alle problemer i denne forbindelse, og det undrede derfor ikke, at dr. Koch i efteråret 1952, efter afslutningen af nævnte års geologiske ekspeditioner, meddelte at isrekognosceringstjenesten efterhånden var blevet en så stor og for de geologiske undersøgelser generende byrde, at han helst så sig fritaget herfor. Det blev herefter Den kongelige grønlandske Handel KGH's opgave at sørge for fortsættelsen af isrekognosceringstjenesten ved Handlens egne skibsofficerer i samarbejde med forsvarsministeriet.

Som leder af tjenesten blev udpeget en af Handlens faste overstyrmænd, som allerede i 1948-49 havde deltaget i isrekognoscering med Norsemann-maskiner, overstyrmand *Smidt*.

I de følgende 2 år er arbejdet blevet ledet af denne på en for sejladsen yderst betryggende måde.

Det var ikke nogen let opgave at gå ind til, men ved hjælp af de tidligere indhøstede erfaringer og med den uvurderlige støtte, som de dygtige piloter, der af forsvarsministeriet har været stationeret som førere af Catalinaerne i Nordøstgrønland, har ydet, er isrekognosceringen blevet foretaget til fuld sikring af sejladsen de pågældende 2 år i Nordøstgrønlands-området.

Som tidligere anført har dr. Lauge Koch på Ella Ø i flere år haft fast station i sommerperioden, og isrekognosceringstjenesten har været placeret ved denne base, selvom man arbejder hen imod at få den placeret ved Mesters Vig, hvor Statens Luftfartsvæsen har det nødvendige apparat til modtagelse og afsendelse af vejr- og ismeldinger, ligesom der ved Mesters Vig findes landingsbaner (Red: landingsbanen i Mestersvig blev etableret i 1952-1953 på den danske stats foranledning i forbindelse med den potentielle etablering af en blymine i Mestersvig på NØ Grønland), således at Catalinaen kan lande og starte herpå i modsætning til andre steder, hvor dette kun kan ske på vandet.

Man opnår herved bl.a. at sæsonen for isrekognoscering kan forlænges uanset driv- og nyis, såfremt det i øvrigt måtte være ønskeligt, og endvidere er Catalinaen i stand til at medtage større forsyninger af benzin, når starten foregår fra land, og derved forøges maskinens effektivitet ganske betydeligt.

Efter foranstående oversigt over isrekognosceringstjenesten opståen og formål skal jeg i det følgende prøve at redegøre lidt for, hvorledes isrekognosceringstjenesten er organiseret og udføres.

Til indsamling af is- og vejrmeldinger på strækningen Scoresbysund-Danmarkshavn – der har en indenbyrdes afstand på 420 sømil – samt til modtagelse af skibspositioner er der ved Ella Ø oprettet en central med radioanlæg. Når et skib nærmer sig isbæltet fra Danmark, skal skibets fører, forinden indsejlingen i isen finder sted, sætte sig i forbindelse med den nævnte central og angive skibets position samt anmode om oplysning om isforholdene på den rute, han har tænkt sig at benytte.

Så snart centralen får en sådan henvendelse fra skibsføreren, gives der telegrafisk meddelelse om de oplysninger, som centralen har indsamlet under foregående isrekognosceringer, og meddelelse om tidspunktet for næste isrekognoscering, i hvilken forbindelse der navnlig må tages hensyn til, at denne skal foregå i temmelig klart vejr.

Skønner skibets fører, efter at have modtaget disse oplysninger, at yderlig rekognoscering er påkrævet, beder han om assistance, og Catalinaen går på vingerne og flyver ud til kanten af isbæltet, hvor der så vidt muligt skabes telegrafisk kontakt mellem skibet og maskinen. Derefter dirigeres skibet fra flyvemaskinen på den måde, at der fra maskinen gives besked om, hvor spredninger findes i isen, og i hvilken retning skibet bør sejle for at komme lettest frem til bestemmelsesstedet. På denne måde spares der megen tid for skibet under dets passage at det undertiden op til 150 sømil brede isbælte, og samtidig er skibet sikret på bedst tænkelig måde.

Sejladsen på Nordøstgrønland foregår i tidsrummet fra begyndelsen af juli til omkring begyndelsen af september, og den første isrekognoscering foretages derfor som regel med basis fra Reykjavik, således at lederen af isrekognosceringen forinden ankomst til Ella Ø ved flyvning over Scoresbysund og de der omkring liggende områder har undersøgt muligheden for at gå ned ved Ella Ø og etablere isrekognosceringen dersteds.

Så snart der fra denne ovenfor anførte første tur fra Reykjavik er indsamlet oplysninger om issituationen, afsendes fra lederen af isrekognosceringen den første melding til København om, hvorledes udsigterne for besejlingen ligger, hvorefter besejlingsplanen for områderne endelig fastlægges. I denne forbindelse bemærkes det i øvrigt, at da Catalinaen er ret dyr i drift, skal lederen af isrekognosceringstjenesten søge at holde antallet af flyvetimer nede på det mindst mulige, idet der dog først og fremmest skal tages hensyn til østkystskibenes sikre sejlads.

For at give en oversigt over, hvorledes isrekognosceringstjenesten er forløbet i et enkelt år, kan det oplyses, at den f.eks. i 1954 etableredes ved Ella Ø den 21/7 og allerede

samme dag blev der afsendt ismelding til det første skib, som på dette tidspunkt var på vej til Kap Tobin, og den 27/7 foretoges isrekognoscering helt op til Danmarkshavn.

Under den første flyvning, som fandt sted med afgang fra Reykjavik den 3/7, tegnede overstyrmand Smidt et kort over isforekomsterne. Dette kort blev ivrigt studeret, og man fastlagde derefter den endelige plan for besejlingen af de forskellige pladser, og forsyningen af disse fandt sted uden særlig store overraskelser, men såfremt isrekognosceringen ikke havde været arrangeret og udført på denne måde, måtte man have påbegyndt og udført opgaverne med forsyningen uden at have rigtigt overblik over situationen, og en betydelig mere risikabel og sandsynligvis mere tidskrævende og dermed dyrere sejlads var blevet følgen.

Skibsførere, som var i Nordøstgrønland i 1954, har udtalt, at uden isrekognoscering fra luften ville den forholdsvis sikre og hurtige sejlads, som fandt sted, ikke have været mulig, ja, i visse tilfælde yderst risikabel og det til trods for, at året 1954 ikke havde usædvanlig store isforekomster i Nordøstgrønland."

Isrekognosceringen havde således stor betydning for skibsfartens besejling i den korte men isfyldte sommer i Nordøstgrønland.

Da Rederiet J. Lauritzen begyndte at besejle Mestersvig i 1956, stillede rederiet nu med egne skibsofficerer i sommerperioden til at varetage opgaven som Isobservatører med udgangspunkt fra Mestersvig.

I rederiets blad *FRIVAGTEN* nr. 66 fra 1957 kan man læse en artikel om besejlingen og betydningen af Isrekognosceringen i Nordøstgrønland; jeg citerer fra artiklen:

*Kista Dan* spærret inde af isen i 15 dage:

"Dette skibs første rejse til Grønland efter klasning på Aalborg Værft var for Den kongelige grønlandske Handel med stykgods fra København til Julianehåbs-distriktet og en ladning kryolit fra Ivigtut tilbage til København.

Efter tilbageleveringen fra denne timecharter dokkede *Kista Dan* i Aalborg og lastede derefter stykgods i København til Mestersvig og Danmarkshavn.

Skibet gik fra København den 31. juli og ankom til Mestersvig den 6. august. Efter udlosning der fortsatte det til Danmarkshavn, men store ismarker blokerede vejen, og ud for øen Shannons kyst blev *Kista Dan* tvunget til at vende om for ikke at blive lukket inde.

Da isrekognosceringen de følgende dage ikke viste nogen bedring i situationen, blev det bestemt at tage til Antwerpen med en ladning malm koncentrat fra Mestersvig og så prøve Danmarkshavn igen.

Skibet var tilbage i Mestersvig den 28. august, men isforholdene nord på havde ikke bedret sig, og efter yderligere rekognoscering besluttede man at opgive Danmarkshavn. *Kista Dan* sejlede derfor fra Mestersvig igen den 7. september med endnu en ladning koncentrat til Antwerpen samt mindre partier stykgods.

Rekognosceringen lige før *Kista Dan*'s afgang rapporterede svær is i Kong Oscars Fjord, men med tilstrækkelige render til at slippe ud. Renderne lukkede sig imidlertid, netop som skibet var på vej ud, og den 9. september kunne det ikke komme videre, men var spærret inde ca 5-10 sømil ud for Kap Moorsom. Kompakte ismarker blokerede vejen til alle sider, og skibet måtte de næste 10 dage søge læ bag strandede isbjerge, der brød de store ismarker og derved efterlod en smule åbent vand. Efter flere resultatløse forsøg, gik skibet endelig frem den 19. september, og den 23. september kom det fri af pakisen og var ude i åbent vand.

*Kista Dan* ankom til Antwerpen den 28. september og var den 3. oktober tilbage i København efter at have føjet endnu en begivenhedsrig sæson til sine 5 års erfaringer i arktiske og antarktiske farvande."

Med hensyn til isrekognoscering var og er dette meget vigtigt for en betryggende besejling af især Nordøstgrønland – dette uanset om det sker med fly som i fordums tider, eller det sker vis satellitter i nutiden. Erfaringerne fra Nordøstgrønland med isrekognosceringer og eftersøgning via fly i perioden 1952 og frem fik stor betydning for sejladsen på den grønlandske vestkyst efter 30. januar 1959; den dag sank KGH polarskibet *M/S Hans Hedtoft* efter at have ramt is i Kap farvel området.

## Iscentralen Narssarssuaq

I Narssarssuaq i Sydgrønland havde USA under 2. verdenskrig anlagt en større lufthavn, der var blevet nedlagt i oktober 1958. Måneden efter afrejste alt militært personel, hvorefter Narssarssuaq overgik til en status som "Ensomt beliggende radio/vejrstation" med en dansk bemanding på 10 mand efter nogenlunde samme model som de danske radio/vejrstationer på den grønlandske østkyst.

Således var situationen i Narssarssuaq, da KGH fragt- og passagerskibet *M/S Hans Hedtoft* den 30. januar 1959 ramte is i området ved Kap Farvel og sank med alle om 95 bord værende personer.

På daværende tidspunkt fandtes ingen luftfartøjer i Sydgrønland, og der foregik ingen rutinemæssige luftovervågning af issituationen. Grønlands Kommando var afskåret fra at

gå effektivt ind i redningsarbejdet, da kommandoen kun disponerede over en mindre trækutter, *Teisten*, og hverken havde fastvingede fly eller helikoptere til sin rådighed.

Der blev udsendt eftersøgningsfly fra Danmark, Island og U.S.A., men vejrforholdene i området tillod ikke flyene at nærme sig havoverfladen. De deltagende eftersøgningsskibe var alle af udenlandsk oprindelse, og nærmest positionen lå den vesttyske trawler *Johannes Krüss*, der havde fisket i nærheden af kollisionsstedet. Endvidere deltog det amerikanske kystvagtsskib *USCG Campbell*, der flere dage i træk rapporterede bølger og dønninger på op til 45 fods højde i eftersøgningsområdet.

Kilde: Paul E. Ancker har skrevet en længere og meget uddybende artikel ”Narssarssuaq Air Base (B.W.-1), 1941-58” i Tidskriftet Grønland 1993, nr. 4.

Denne skibskatastrofe foranledigede, at Ministeren for Grønland nedsatte et udvalg, kaldet ”Vedel-udvalget”, der den 2. september 1959 udgav ”Betænkning afgivet af Det af Ministeren for Grønland under 19. februar 1959 nedsatte Udvalg vedrørende Besejling af Grønland”

Jeg citerer fra denne Betænkning:

””Til Ministeren for Grønland

Hermed har jeg den ære at tilsende hr. ministeren den af det af ministeren under 19. februar 1959 nedsatte udvalg vedrørende besejlingen af Grønland udarbejdede betænkning, og jeg skal tillade mig hertil at fremsætte nogle bemærkninger i henhold til det givne kommissorium:

Side 19:

C. Foranstaltninger til sikring af sejladsen på Grønland

”Efter at der i de foregående kapitler er redegjort dels for betydningen af at opretholde sejladsen på Grønland i alle årets måneder, dels for den risiko, der er forbundet hermed, vil der i det efterfølgende kapitel blive redegjort for foranstaltninger til sikring af sejladsen.

I. Ismeldetjenesten

I skrivelse af 15. maj 1959 til Ministeren for Grønland, jfr. bilag 36, udtalte udvalget, at manglende kendskab til de øjeblikkelige isforhold i de forskellige områder, samt vanskeligheden ved fra et skib at bedømme mulighederne for at gennemsejle et isfyldt farvand er de omstændigheder, som bidrager stærkest til at gøre sejladsen i disse

områder usikker. Inden for udvalget er der enighed om, at en afhjælpning heraf vil være af den største betydning for betryggelse af sejladsen særlig i storisperioden og i farvandet omkring Kap Farvel og at muligheden for at kunne indhente nødvendige oplysninger om isforholdene vil være af uvurderlig hjælp for skibsfarten.

Udvalget er af den formening, at den mest effektive foranstaltning til sikring af sejladsen i overensstemmelse med ovenstående vil være etableringen af en isrekognoscering fra luften suppleret med en ordning, hvorefter det pålægges skibe og fartøjer, der opholder sig i grønlandske farvande, i forbindelse med afgivelse af positionsmeldinger til kystradiostationerne at give oplysninger om is og vejrforholdene på det sted, hvor skibet befinder sig.

I skrivelsen redegjorde udvalget samtidig for de foranstaltninger, som etableringen af en isrekognoscering fra luften, for så vidt angår farvandsområdet omkring Sydgrønland, vil kræve gennemført, nemlig:

- retablering af flyvepladsen Narssarssuaq og stationering dér af et passende antal flyvemaskiner samt

- retablering af radiofyret på Simiutaq, og vedlagde et groft overslag over de udgifter, der kunne påregnes at ville opstå i forbindelse med foranstaltningernes gennemførelse, i alt ca. 8 mill. kr. Endelig anførtes, at udvalget senere vil fremkomme med en organisationsplan for en isrekognoscering samt for en is- og vejrmeldetjeneste, og nedenfor skal redegøres for de tanker, som udvalget har gjort sig vedrørende organisationen af en ismelde tjeneste, hvori de foreslåede isrekognosceringer indgår som et led.

Ismeldetjenestens opgave er dels at indsamle oplysninger om isforholdene i de grønlandske farvande, dels at bearbejde disse oplysninger og derefter udsende dem til skibene. Endvidere må ismeldetjenesten kunne etablere islodsninger for skibe, der skal gennemsejle isfyldte farvande. Ismeldetjenesten bør dække alle de grønlandske farvande, der ønskes besejlet.

De nødvendige oplysninger til brug for ismeldetjenesten tilvejebringes ved egne isrekognosceringer samt gennem meldinger modtaget fra skibe, luftfartøjer og landstationer. Yderligere oplysninger vil kunne fås på grundlag af isrekognosceringer udført af amerikanske luftfartøjer.

De nævnte egne isrekognosceringer må udføres fra flyvepladser med vel udbyggede radio- og vejrtjenester. Efter det for udvalget foreliggende vil det være hensigtsmæssigt at regne med Søndre Strømfjord som hovedbase og Narssarssuaq samt Kulusuk og

Mestersvig som sekundære baser. Disse baser skal således være centre for ismeldetjenesten for henholdsvis Grønlands vestkyst, Sydgrønland og Grønlands østkyst.

Ismeldetjenesten bør underlægges Grønlands Kommando og virke jævnsides med redningstjenesten fra luften.

Der henvises i øvrigt til det som bilag 47 medtagne P. M. vedrørende ismeldetjenesten udarbejdet af flyverkommandoens repræsentant i udvalget. Som det fremgår af de deri indeholdte betragtninger, hvis hovedlinier udvalget kan tiltræde, foreslås de nødvendige flyvninger for isrekognoscering tilrettelagt på følgende måde:

Det forudsættes, at der med basis i *Narssarssuaq* udføres isrekognosceringsflyvning året rundt. Isrekognosceringen omfatter områderne fra Tingmiarmiut rundt Kap Farvel til Frederikshåb samt i Prins Christianssund i det omfang, forholdene gør det nødvendigt. Farvandet ved Kap Farvel må dækkes ud til ca. 150 sømil fra kysten. Det årlige antal flyvetimer, som vil medgå, dels til rutinemæssige observationsflyvninger, dels til lodsning af skibe gennem isen, kan anslås til ca. 600.

Med udgangspunkt i *Kulusuk og Mestersvig* må der i tidsrummet fra ultimo juni til ultimo september udføres rekognosceringsflyvninger og islodsninger til støtte for sejladsen til og fra Angmagssalik, Scoresbysund og Mestersvig, fra hvilket sidste sted rekognosceringer foretages nordpå til Daneborg og Danmarkshavn, når skib forventes at anløbe disse pladser. Det årlige antal flyvetimer, som medgår hertil, kan anslås til ca. 200.

Med basis i Søndre Strømfjord kan der lejlighedsvis foretages rekognosceringsflyvninger og islodsninger i tidsrummet fra maj til november i området fra Holsteinsborg til Umanak.

Det til isrekognosceringens gennemførelse nødvendige materiel bør tillige være til rådighed for redningstjenesten, jfr. afsnit III, og en samlet løsning af de to opgaver vil efter udvalgets opfattelse kræve, at følgende antal maskiner må være flyveklare i Grønland:

1-2 Catalina-maskiner på Narssarssuaq,
1 Catalina-maskine og 2 C. 47-maskiner på Søndre Strømfjord,
1-2 Catalina-maskiner på østkysten (Kulusuk og Mestersvig).

Som faglig leder på hver af de nævnte baser bør ansættes en erfaren navigatør, ligesom de isobservatører, der forudsættes at følge med fly'ene under isrekognosceringen, bør være navigationsuddannede, særlig under hensyn til eventuel islodsning, idet det må

antages, at de derved vil have bedre forudsætninger for at kunne give de oplysninger, som skibsføreren har brug for.

De indkomne meldinger samles og bearbejdes af de nævnte faglige ledere og videregives på mest hensigtsmæssig måde til sådanne særligt udvalgte kystradiostationer, jfr. bilag 37, som er bedst egnet til at opretholde kontakten med skibene inden for området.

Til de samme kystradiostationer kan skibene fremsætte anmodning om islodsning eller lokale ismeldinger

Det bør pålægges alle danske skibe i søen ved Grønland, så vidt muligt hver dag til bestemte tider, at afgive fyldestgørende meldinger om isforholdene på skibets position til en nærmere udpeget kystradiostation.

Til dette formål bør kysten opdeles i bestemte distrikter, og inden for hvert distrikt må der udpeges en kystradiostation til at modtage de omhandlede meldinger. En fortegnelse over kystradiostationer, hvortil der inden for de enkelte distrikter foreslås afgivet positionsmeldinger samt meldinger om is- og vejrforhold fra skibe og fartøjer i søen, er indeholdt i bilag 37.

Det vil formentlig ikke være muligt at udstede et tilsvarende påbud til udenlandske skibe, men det bør indstændigt henstilles til disse skibe til passende tidspunkter at afgive tilsvarende meldinger, naturligvis uden udgift for skibet.

Det må forventes, at en sådan henstilling vil blive fulgt af et stort antal skibe, idet meldingerne vil være af stor betydning for dem selv ved deres videre sejlads. Kystradiostationerne vil formentlig selv kunne bidrage til at få meldingerne fra skibene ved at fremsætte anmodning herom, hver gang de er i forbindelse med et skib.

Lederen af ismeldetjenesten på de nævnte baser bør samarbejde med kystradiostationerne således, at alle skibsmeldinger videregives til basen, hvor meldingerne bearbejdes, og hvorfra situationsmeldinger udsendes over kystradiostationerne.

For vinteren 1959/60 gennemføres forsøgsvis en ismeldetjeneste fra Narssarssuaq, hvor 2 Catalina-maskiner påregnes at gennemføre isrekognosceringsflyvninger i i alt ca. 300 timer. Situationsmeldinger om isforholdene vil blive udsendt over Prins Christians Sund og Julianehåb kystradiostationer.

II. Vejrtjenesten

Sammen med etablering af en ismeldetjeneste er opbygningen af en effektiv vejrtjeneste af den største betydning for betryggelse af skibsfarten, således at f. eks. skibe, der nærmer sig farvandet omkring Kap Farvel, kan få fyldestgørende oplysninger om vejret og vejrudsigterne i dette område. Der har fra flere sider været anket over, at vejrmeldinger, som afgives fra land, er mindre pålidelige, bl. a. i besvarelserne af spørgeskemaer til skibsførerne.

Dette kan skyldes, at observationerne tages inde på land, hvor vejrforholdene hyppigt afviger stærkt fra forholdene ude til søs. Vejrmeldingen bliver derved stærkt lokalt præget, hvorved dens værdi formindskes, og hyppigt må navigatørerne alene handle ud fra erfaringerne.

Efter anmodning fra udvalget har Meteorologisk Institut udarbejdet et forslag til en forbedret vejrtjeneste for de grønlandske farvande. I forslaget, der er medtaget i bilag 38, redegøres indledningsvis for den nuværende vejrtjeneste i Grønland, og der konkluderes derhen, at den ideelle løsning vil være etablering af en vejrtjeneste i Sydgrønland, som for at kunne dække de krav, som skibsfarten må stille til en sådan vejrtjenestes effektivitet, må omfatte et personale bestående af 5 meteorologer, 8 medhjælpere samt 5 telegrafister med alt det nødvendige tekniske udstyr, facsimile-modtagere og radiomateriel. Etableringsudgifterne anslås til ca. 175.000 kr. og de årlige driftsudgifter til ca. 475.000 kr., jfr. Bilag 39.

Udvalget kan helt tiltræde instituttets udtalelser om de fordele, som er forbundet med, at vejrtjenesten virker i Grønland i stedet for som en særlig sektion under Meteorologisk Institut i København, og skal henstille, at denne løsning søges gennemført. Indtil dette kan gøres, må den af instituttet foreslåede særlige sektor i København snarest oprettes.

Udvalget ønsker samtidig at pege på, at flyvetjenesten på Narssarssuaq stiller krav om 2 meteorologer samt 2 assistenter. Flyvevejrtjenesten bør dog koordineres med den almindelige vejrtjeneste varetaget af Meteorologisk Institut.

På grund af de særlige vejrforhold omkring Grønland bør det overvejes at udarbejde en Meteorologisk Håndbog til brug for navigatørerne i denne fart, således at disse på bedste måde vil være i stand til at kunne anvende de oplysninger, som de modtager fra vejrtjenesten.

Det har også været overvejet inden for udvalget, hvorvidt skibe i grønlandsfarten bør udstyres med de i Meteorologisk Instituts forslag nævnte facsimile-modtagere, som er en form for billedtelegrafi, ved hjælp af hvilket der fra vejrcentralen i land direkte til skibet overføres et kort med vejroversigt og vejrprognose. Kortet indeholder de

herskende høj- og lavtryksystemer, fronter og isobarer. Det vil ubetinget være af betydning, at så mange skibe i grønlandsfarten som muligt udstyres med sådanne apparater, men udvalget mener imidlertid på grund af endnu manglende erfaringer ikke på nuværende tidspunkt at burde stille forslag om, at de omhandlede apparater gøres obligatoriske i skibene. Udvalget henstiller, at udviklingen på dette område følges opmærksomt."

I overensstemmelse med Vedel-udvalgets anbefalinger blev det samme efterår i 1959 besluttet at genåbne Narssarssuaq som base for danske eftersøgnings- og redningsfly, og fra november 1959 blev der af Flyvevåbnet udstationeret et detachement bestående af 3 Catalina-fly og 25 mand på Narssarssuaq.

Samtidigt blev der af Meteorologisk Institut etableret en ismelde-central, efter en model der i de foregående år var blevet indarbejdet på den grønlandske Nordøstkyst i forbindelse med besejlingen af Mestersvig.

Her i 2015 hører Iscentralen Narssarssuaq under Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), og den bemandes af navigatører fra Rederiet Royal Arctic Line A/S.

Man kan læse meget mere om Iscentralen Narssarssuaq i jubilæumskriftet " Iscentralen 50 år – i glimt", hvorfra jeg citerer:

"Jubilæumshæftet 'Iscentralen 50 år – i glimt" er udarbejdet af Keld Qvistgaard og Hans H. Valeur, i anledning af 50-årsdagen for oprettelsen af Iscentralen Narsarsuaq.

Målet er at give læseren et historisk indblik i etableringen af Iscentralen og den rivende udvikling, den siden har gennemgået. Under researchen, har der været adgang til en næsten ubeskrivelig mængde materiale, tekniske facts, rapporter om de operationelle udfordringer, anekdoter og personlige beretninger om de både svundne og nye tider; alt sammen med udgangspunkt i sikkerheden for skibene i de isfyldte grønlandske farvande. "

Endvidere kan jeg anbefale de film som pensioneret skibsfører *Carl Plesner* har optaget under sit virke dels som Isobservatør på Iscentralen Narssarssuaq hvor han har produceret en glimrende videofilm om isrekognoscering; og dels som navigatør i KGH polarskibene hvor han har også har produceret glimrende videofilm om issejladsen ved Grønland.

## SAR

Den stærkt forøgede besejling af Grønland efter 1945, og især KGH polar fragtskibet *M/S Hans Hedtofts* forlis syd for Kap Farvel i januar 1959 medførte imidlertid, at *Det af Ministeren for Grønland under 19. februar 1959 nedsatte Udvalg vedrørende Besejling af Grønland* den 2. september 1959 udgav en Betænkning (dette udvalg kaldes også for *Vedel udvalget*) hvorfra jeg citerer følgende:

### III. Rednings- og sikkerhedstjenesten - Redningstjenestens organisation

”Ledelsen af redningstjenesten i Grønland er ved landshøvdingens instruks af 16. november 1954 henlagt til politiet, der etablerer og forestår eftersøgnings- og redningsforanstaltninger i land og på søen. Der har dog herved alene været tænkt på eftersøgnings- og redningsforanstaltninger af lokal art fortrinsvis i de indre farvande, idet de fartøjer, politiet disponerer over, på grund af deres størrelse og ringe maskinkraft er dårligt egnede til egentlige redningsopgaver i åbent farvand. Udvalget har opretholdt en snæver kontakt med formanden for det udvalg, der under 15. september 1958 nedsattes af ministeren for Grønland til behandling af spørgsmålet om en forbedring af den interne redningstjeneste i Grønland.

Hvis et skib eller personer udebliver eller kommer i nød, sker anmeldelse normalt til politimyndigheden i vedkommende distrikt, der derefter selvstændigt tager stilling til, hvilke foranstaltninger der bør træffes.

De nødvendige foranstaltninger, vil selvsagt afhænge af de nærmere omstændigheder. Såfremt eftersøgningen er af ren lokal karakter, vil politimesteren i Grønland alene blive holdt underrettet, men deltager i øvrigt ikke i iværksættelsen af nødvendige foranstaltninger.

Er der imidlertid tale om større eftersøgninger, der strækker sig over flere politidistrikter, og hvortil må anvendes skibsmateriel og mandskab fra forskellige politidistrikter, vil politimesteren som regel overtage ledelsen og koordinationen af de iværksatte foranstaltninger. Skønnes bistand fra Grønlands Kommando (GLK) påkrævet, retter politimesteren henvendelse til GLK, der i visse tilfælde har forestået ledelsen af større redningsaktioner til søs og tillige har anmodet de amerikanske militære instanser i Grønland om assistance.

Det er udvalgets opfattelse, at retningslinierne for iværksættelse og udførelse af redningsaktioner i de grønlandske farvande bør udbygges og fastlægges.

Således må en enkelt person i visse tilfælde kunne tage den fulde myndighed over og det fulde ansvar for redningstjenesten, og han må til dette formål på forskellig måde

holdes orienteret eller hurtigt kunne få de nødvendige oplysninger for på effektiv måde at kunne organisere en redningsaktion. Udvalget finder, at en sådan person må være søkyndig og tillige have forudsætning for på forsvarlig måde at kunne lede og organisere en eftersøgnings- og redningsaktion på søen. Det foreslås derfor, at ledelsen af redningstjenesten overdrages tji chefen for GLK, der råder over en søkyndig stab, en radiostation med meldecentral og har direkte under sin kommando alt militært personel og materiel fra søværnet, flyvevåbnet og hæren (Siriusslædepatruljen) i Grønland.

Chefen for GLK bør derfor altid forestå større redningsaktioner på søen og må til dette formål kunne disponere over de til redningsformål bestemte skibe og luftfartøjer, over søværnets inspektionsskibe og orlogskuttere og eventuelt over andre militære enheder og handelsskibe, som befinder sig i nærheden af ulykkesstedet, og tillige over slædepatruljen Sirius.

Som bilag 40 er vedlagt en skitsemæssig plan, der viser udvalgets forslag til redningstjenestens organisation. Af planen fremgår, hvilke enheder der kan indgå i redningsarbejdet samt dettes koordinering under ledelse af chefen for GLK. Endelig vises forbindelsen mellem de forskellige instanser.

Udvalget foreslår, at planen følges.

Ifølge § 4 i lov om forholdsregler til skibsfartens betryggelse af 28. marts 1951 er enhver fører af dansk skib, for så vidt det kan ske uden alvorlig fare for hans eget skib, dets besætning og passagerer, forpligtet til at yde hjælp til enhver, der af ham træffes på søen i nødtilstand, og til at efterkomme enhver anmodning om hjælp til sådanne personer. I givet fald kan lederen af redningstjenesten i Grønland således udsende anmodning om assistance til skibe, der måtte befinde sig i nærheden af ulykkesstedet.

Fra ledelsens side kan man påregne bistand fra Den kgl. Grønlandske Handel's eller de under ministeriet for Grønland hørende skibe eller fra andre civile skibe eller luftfartøjer. Endvidere bør lederen gennem politimesteren i Godthåb kunne aktivere politiet i de enkelte distrikter.

Når omstændighederne tillader det, vil assistance kunne tilkaldes fra de i Grønland samt fra de i Island og i Canada stationerede amerikanske flyvestyrkers sø- og luftredningstjeneste. Endvidere vil – afhængigt af positionen for ulykkesstedet - de på 60°00' n.br. 38°00' v.lg. og på 56°30' n.br. 51°00' v.lg. stationerede vejrskibe, »ALFA« og »BRAVO«, kunne sættes ind i eftersøgningen eller redningsaktionen.

Såfremt der er tale om mindre lokale redningsaktioner, er det udvalgets opfattelse, at politiet som hidtil på egen hånd til redning af nødstedte må træffe de foranstaltninger, som er mulige med det forhåndenværende materiel.

Politiet råder til dette formål som tidligere omtalt over enkelte politibåde, efter hvad der er oplyst af utilstrækkeligt antal og af mindre hensigtsmæssig type, men vil kunne drage nytte af de under ministeriet for Grønland hørende fartøjer, herunder geolog- og geodætbåde, som eventuelt måtte befinde sig inden for vedkommende distrikt.

Hos den grønlandske befolkning har der endvidere i den senere tid vist sig en stigende interesse for aktivt at deltage i redningsarbejdet; således er der først i Frederikshåb og senere i Sukkertoppen dannet foreninger med det formål at bistå ved redningsforanstaltninger.

Disse lokale foreninger vil kunne være til værdifuld hjælp for politiet såvel ved redningsopgaver på søen som i land. Enkelthederne ved en eventuel udbygning af dette område af redningstjenesten varetages af det af ministeren for Grønland under 15. september 1958 nedsatte rednings-udvalg.

Da en i øvrigt lokalt betonet aktion i givet fald kan udvikle sig til en større opgave, som det stedlige politi ikke vil være i stand til at bestride, bør melding om en hændelse, der menes at kunne udvikle sig i en sådan retning, omgående afgives til GLK, der derved bliver i stand til at træffe forberedelser til iværksættelse af yderligere foranstaltninger. I det hele bør det eksisterende snævre samarbejde mellem GLK og politimesteren i Godthåb samt Den kgl. Grønlandske Handels repræsentation i Grønland udvides med henblik på den bedst mulige koordination af redningstjenesten.

I forbindelse med gennemførelsen af Rypeø-projektet er det for udvalget oplyst, at Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise påtænker at stationere 3 kraftige slæbebåde til bistand for de store malmskibe ved ind- og udsejling af transithavnen.

Disse både, der tillige indrettes til anvendelse som bjergningsfartøjer, vil blive stationeret ved Rypeøen hele året og vil tilligemed det bjergningsskib, som sædvanligvis er stationeret i Grønland i sommertiden, kunne være til stor hjælp i forbindelse med rednings- og bjergningsforanstaltninger. Der bør med henblik herpå træffes nøjere aftale med Bjergnings-Entreprisen om disse fartøjers bistand i forbindelse med redningstjenesten.

En koordinering, som foreslået ovenfor vil imidlertid forudsætte, at kommunikations- og meldetjenesten er tilstrækkeligt udbygget, således at der altid pr. radio kan opnås direkte forbindelse mellem Grønnedal og Godthåb. I denne henseende kan nævnes, at marinestation Grønnedal's radiostation erfaringsmæssigt ofte er generet af black-outs, der medfører, at kort- og mellembølgeforbindelsen til andre radiostationer vanskeliggøres, eventuelt umuliggøres.

I sådanne tilfælde er man henvist til at benytte en langbølgesender, men da denne er ret svag, er det ofte nødvendigt at lade meldingerne gå fra station til station langs kysten, hvilket kan medføre store forsinkelser.

Dette forhold vil blive afhjulpet, når et planlagt »tropo-scatter«-net om ca. 4-5 år kommer i gang, men indtil da vil man fra udvalgets side pege på nødvendigheden af, at der etableres en anden sikker forbindelse med ledelsen af redningstjenesten.

Udvalget er opmærksom på, at en forbedring af kommunikationstjenesten mellem Godthåb og Grønnedal kan støde på betydelige vanskeligheder, og ønsker derfor at henlede opmærksomheden på muligheden af, at chefen for GLK med stab samt radiostation og meldecentral flyttes til Godthåb. En sådan flytning vil antagelig medføre en række andre fordele. Tilstedeværelsen dér af de øverste administrative civile og militære myndigheder i Grønland vil således efter udvalgets opfattelse medvirke til, at der kan etableres en snævrere kontakt mellem disse, hvorved arbejdsgangen vil kunne fremmes. Hertil kommer, at farvandsområderne i Godthåbdistriktet kan besejles hele året."

Det var så *Vedeludvalget's* anbefalinger i 1959, og allerede i 1960 blev udvalgets anbefalinger yderligt aktuelle i forbindelse med, at fragtskibet *M/S Hanne S.* forliste syd for Kap Farvel på rejse fra Grønland til Danmark.

Det hele endte op med, at den danske stat bevilligede det danske Søværn økonomiske ressourcer til at lade bygge fire nye inspektionsskibe i perioden 1960 - 1963 og som dels er målrettet fiskeriinspektion ved Grønland og Færøerne, men som også er designet til at kunne udføre SAR redningstjeneste i de isfyldte og barske grønlandske farvande.

Efterfølgende er flåden af inspektionsskibe og orlogskuttere løbende blevet fornyet og forbedret frem til i dag med hensyn til at udføre redningstjeneste i de grønlandske farvande.

## Søopmåling

*Geodætisk Institut* blev oprettet i 1928 ved sammenlægning af *Den Danske Gradmaaling*, der var oprettet i 1816 og Generalstabens Topografiske Afdeling der var oprettet i 1842. I 1989 indgik *Geodætisk Institut i Kort & Matrikelstyrelsen (KMS)* der i 2012 indgik i *Geodatastyrelsen*.

Instituttet havde bl.a. til opgave at udgive geodætiske publikationer samt opmåle og udgive kort over Kongeriget Danmark inkl. Grønland; opgaver der blev påbegyndt i 1929 og hvor orlogskaptajn Janus Sørensen var en af pionererne.

Til denne opgave i de grønlandske farvande rådede Instituttet over "trillingebådene" *M/S C. G. Andræ*, *M/S W. A. Graah* og *M/S I. P. Koch*; kendt som flåden af blå både.

Den kendte polarforsker Knud Rasmussen dør i 1933 hvorefter dødsboet afhændte handelsselskabets *M/S Kivioq* til Geodætisk Institut den 25. marts 1936, og skibet fungerede herefter som flagskibet med legendariske Janus Sørensen som skipper indtil 1948, og med chefen for opmålingsarbejdet, som i de første mange år var oberst Gabel-Jørgensen, om bord.

I 1937 var *M/S Kivioq* på Østkysten som hjælpeskib for Geodætisk Instituts flyvefoto-ekspedition i det sydlige Østgrønland.

Før 1945 var der kun yderst få navigationsafmærkninger til vejledning af de søfarende på de grønlandske kyster. Efter afslutningen på 2. verdenskrig i 1945, og den efterfølgende moderniseringsproces af Grønland, forestod der nu en omfattende opgave med at etablere navigationsafmærkninger, udarbejde nye søkort med nye søopmålinger m.v.

Geodætisk Institut anskaffede derfor et par større kuttere: *Ole Rømer* i 1947 og *Thycho Brahe* i 1949.

I sommeren 1949 oprettede det daværende Fyr- og vagervæsen (FVV) 26 stk. fyr mellem Julianehåb og Egedesminde; og det danske Søværn udførte afmærkning af de vestgrønlandske skærgårde i perioden 1948 – 54.

Grønlands Geologiske Undersøgelser (GGU) blev oprettet i 1946 og anskaffede i årene derefter deres egen kutterflåde, kaldet de røde både.

Medens GGU's aktiviteter i Grønland hurtigt voksede indskrænkedes de geodætiske, dels fordi kortlægningsarbejdet blev udført med ny teknik, hvor fartøjer ikke var slet så

nødvendige som før, og dels fordi man var ved at være færdige med arbejdet, og i løbet af 1950erne afhændede Geodætisk Institut derfor ”trillingebådene”.

I 1956 var Nordisk Mineselskab begyndt at producere bly- og zink koncentrat fra Blyminen i Mestersvig; en produktion hvor det private danske rederi J. Lauritzen opnåede en kontrakt på besejlingen af Mestersvig i årene 1956 – 1963 med rederiets nye specialbyggede polar fragtskibe for at afhente denne produktion, der sejledes til Europa for videre forarbejdning.

Rederiet J. Lauritzens skibe var forsikret i assuranceselskabet *Baltica*, der forlangte en tilstrækkelig god søopmåling således, at skibene kunne sejle sikkert frem og tilbage fra Mestersvig i NØ Grønland.

Her bør det tilføjes, at rederiet J. Lauritzen forsikringsmæssigt måtte oppebære en større selvrisiko på deres skibe i ”Mestersvig farten” dels på grund af søområdets mangelfulde opmålinger, søkort, navigationsafmærkninger samt ikke mindst den megen og hårde polar is i området selv i sommerperioden og dermed besejlingssæsonen.

Søopmåling i de grønlandske farvande må imidlertid kun udføres af de danske myndigheder, eller øvrige såfremt de danske myndigheder har givet særligt tilladelse hvilket medførte, at Skibsreder Knud Lauritzen personligt involverede sig i at Rederiet J. Lauritzen deltog under løsningen af ovennævnte statslige opgaver i NØ Grønland.

I 1958 skrev han således disse to artikler i rederiet J. Lauritzens *FRIVAGTEN* nr. 68 hvorfra jeg citerer:

”Som bekendt har rederiet i en årrække besejlet grønlandske farvande. Det er en fart, som har taget til med årene i forbindelse med større aktivitet i Grønland, bl.a. åbningen af blyminen i Mestersvig. Da det viste sig, at forskellige fjordkomplekser i Østgrønland opmålingsmæssigt var ret uudforskede, har Marinen i de sidste 2 år med kutteren *Teisten* assisteret af rederiets survey-båd *Malia Dan* foretaget en omfattende, fortræffelig opmåling af Kong Oscars Fjord og Frantz Joseph Fjord distrikterne.

I denne sommer har rederiet sendt to ekspeditioner til Østgrønland for at opmåle områder omkring Liverpool-kysten og Scoresbysund.

Den første ekspedition, der afsejlede, er med rederiets motorgalease *Noona Dan*, som forlod København den 15. juli med den kendte Grønlandsekspert, orlogskaptajn Janus Sørensen som chef. Janus Sørensen, der for nyligt har taget sin afsked fra det danske Søværn, er engageret af rederiet. Han er en mand, der har den største erfaring i opmåling både i Vestgrønland og i Østgrønland, og han har bl.a. med *Teisten* arbejdet på kortlægningen af fjordene omkring den 71. og 73. breddegrad. Foruden skibets

besætning medfølger overfenrik Gunnar Møller Rasmussen, der er udlånt fra Søkort-arkivet som teknisk leder af selve opmålingsarbejdet, og som tidligere har været beskæftiget med opmåling i Grønland på marinens fartøjer.

Ekspedition nummer to afsejlede med motorketchen *Netta Dan*, som rederiet for nyligt har købt som survey vessel. *Netta Dan* føres af skibsreder Knud Lauritzen og rederiets skibsinspektør, kaptajn Axel Nielsen.

Rederiet har lovet dansk videnskab samtidig at have øjnene åbne for bl.a. arkæologiske fund, gamle eskimo-bopladser, fuglefjelde og ynglepladser.

Før *Noona Dan's* afsejling blev der den 14. juli holdt en lille "God rejse" reception om bord.

Ved receptionen bød skibsreder Knud Lauritzen velkommen og fortalte lidt om formålet med ekspeditionen:

"I år er det syv år, siden vi begyndte at besejle Østgrønland, i de første år udelukkende med *Kista Dan* og senere tillige med de større polarskibe. Vi blev hurtigt klare over, at opmålingen deroppe var utilstrækkelig til almindelig fragtfart og henvendte os derfor til marinen for at bede om yderligere opmåling af Kong Oscar Fjord distriktet, og det varede hverken måneder eller uger, men kun ganske få dage, før vi fik et imødekommende svar fra marinen, vistnok foranlediget af viceadmiral Vedel. Jeg nævner dette, fordi vi i handelsflåden opfattede det som et håndslag fra marinen og i høj grad glæder os derover. Nu har opmålingen stået på i to år, 1956 og 57. den er udført af orlogskutteren "*Teisten*", og af mænd som Haar, Rossing, Kjærgaard, Janus, Møller-Rasmussen og admiral Vedel selv, og den dækker særlig Kong Oscars Fjord og Franz Josephs Fjord distrikterne og fjordene deromkring. Nu er materialet fra disse opmålinger bearbejdet på bedste måde af Søkortarkivet, hvorfra vi har fået nogle meget fine kort, og fra Geodætisk Institut har vi fået så mange udmærkede landkort, at vi kan tapetsere vore kontorer dermed"

Knud Lauritzen fortsatte:

"En udvidet opmåling har vist sig ønskelig til hjælp for besejlingen med store skibe, som ofte går i landvandet langs Liverpool-kysten når de skal til eller fra Mestersvig, men i søkortene over dette farvand finder man ofte stedangivelser med tilføjelsen "p.d." d.v.s. "position doubtful" eller man finder små cirkler med ordet "shoal ?". Bortset fra enkelte lodskud i Storfjorden er fjordene på Liverpool-kysten uopmålt, men da vi sejler med mange passagerer og dyre laster, må vi nødvendigvis have mulighed for at søge ind til ankergrund i en af fjordene, når storisen sætter ind. Marinen var i år ikke i stand til at fortsætte opmålingsarbejdet deroppe, så derfor sender vi nu *Noona Dan* derop og

ønsker skibet og mændene om bord en god rejse. Der er brug for den indsats, vi venter af Dem. Rederiet har for tiden 7 skibe ved Grønland eller på rejse til eller fra Grønland, og foruden andre rederiers skibe er der jo også grønlandske handels skibe samt geodæter og sælfangere i arbejde deroppe. Der er god brug for yderlige opmåling, og vi må håbe, at marinen i de kommende år må få de fornødne bevillinger der til."

og derefter i *FRIVAGTEN* nr 69 hvorfra jeg citerer:

"Uheldigvis var isforholdene i Østgrønland i sommer så vanskelige at det blev praktisk talt umuligt for *Noona Dan* og *Netta Dan* at udføre opmålingsarbejde som planlagt.

*Noona Dan* havde en forholdsvis fin rejse fra København til Østgrønland og anløb Kap Tobin og Scoresbysund før man begyndte på det egentlige arbejde ved Liverpool-kysten. Skibet ankrede op ved Kap Tobin om aftenen den 25. juli, men allerede næste eftermiddag tvang pakisen skibet til at søge ly i Scoresbysund. Her måtte skibet til at søge ly i Scoresbysund. Her måtte skibet ligge hele sommeren, idet *Noona Dan* var ude af stand til at komme gennem isen ud til Liverpool-kysten. Kun en kort rejse til Hurry Fjord nær Scoresbysund lykkedes.

Ved sæsonens slutning havde man til hensigt at lade *Kista Dan* escortere *Noona Dan* ud af pakisen, så skibet kunne sejle hjem til København, men *Kista Dan's* kaptajn måtte efter nogle forsøg meddele, at isen var alt for svær for *Noona Dan*, og man bestemte sig derfor til at lade dette skib blive i Scoresbysund for overvintring. 3 mand blev tilbage for at klargøre *Noona Dan*, resten af skibets besætning med kaptajn Janus Sørensen og overfenrik Møller Rasmussen blev overført til *Kista Dan*.

*Netta Dan* blev sejlet op til Grønland på dækket af *Helga Dan* og sat i vandet fra dette skib ved ankomsten til Mestersvig. Den planlagte tut til Scoresbysund-distriktet måtte opgives på grund af de alvorlige isvanskeligheder og *Netta Dan's* arbejde måtte derfor indskrænkes til Kong Oscars Fjord systemet. Her blev der udført opmålingsarbejde ved Vegasunds munding og andre steder i det store fjordsystem. *Netta Dan* blev bragt tilbage i midten af september på dækket af *Thala Dan*."

På den grønlandske vestkyst er der år for år frem til nutiden løbende udviklet og etableret nye navigationsafmærkninger, foretaget omfattende søopmålinger samt produceret nye og forbedrede søkort – en meget omfattende opgave som blev løst af det danske *Farvandsvæsen* (i dag indgået i *Søfartsstyrelsen*), det danske Søværn (*Grønlands Kommando,* der i dag er indgået i *Arctic Command*) samt *Geodætisk Institut* (der i dag er indgået i *Geodatastyrelsen*) i et tæt samarbejde.

## Isbrydning

De danske statsisbrydere gennem tiden har ikke opereret ved Grønland. Dette skyldes nok dels, at de var bygget til at bryde is i de danske farvande når der lejlighedsvis opstod såkaldt ”isvintre” hvor skibsfarten havde behov for isbryderassistance, og dels at de slet ikke var bygget til at besejle/bryde den flerårige polar is på den grønlandske østkyst eller for den sags skyld den tykke Vestis fra Canada, der som oftest ”klapper” på land af den grønlandske NV kyst om vinteren.

Canadiske isbrydere kunne være en mulighed, men i bogens afsnit ”Beretninger” kan man læse historien om hvordan en canadisk isbryder - efter anmodning fra KGH - måtte opgive at komme tre KGH chartrede polarskibe til undsætning i 1971/72 hvorfor disse tre polarskibe utilsigtet måtte overvintre i Disko bugten.

Det danske bjærgningsselskab Svitzer har ofte haft udstationeret den i Grønland nærmest legendariske isforstærkede slæbebåd *Sigyn* (call sign OZRE, 268 BRT, bygget i 1957).

I *KGH Orientering nr. 24,1966* bringes en artikel hvorfra jeg citerer:

”...og der er truffet aftale (med KGH) om, at *Sigyn* afgår fra København den 20. april til Holsteinsborg med henblik på først at bryde isen i Holsteinsborgfjordene for herigennem at skabe mulighed for tidligere bundgarnsfiskeri og fiskeri efter hellefisk end det ellers ville være muligt. Derefter afgår skibet til Egedesminde, Christianshåb og Jakobshavn for at åbne disse havne samt assistere fiskeskibe ved ud- og indsejlingen, indtil isforholdene er således, at der fri passage. Det er Handlens håb, at der ved denne foranstaltning er skabt mulighed for at påbegynde rejefiskeriet i Disko bugten væsentligt tidligere, end hvis man skulle have afventet opbrydning af isen på normal måde for så vidt angår Christianshåb.”

I foråret 1972 brød *Sigyn* også is i Disko bugten hvorefter de tre indefrosne skibe kunne sejle ud.

Efter at zinkminen Den sorte Engel åbnede i NV Grønland i 1973 udførte *Sigyn* gennem årene ofte isbrydning i Marmorilik fjorden i det tidlige forår så de store udenlandske bulk carriers kunne sejle ind til mineanlægget for at laste malm. Svitzer har senere udført samme opgave ved andre miner anlagt på den grønlandske vestkyst.

Endeligt har det danske rederi Nordane Shipping haft stationeret deres isbrydende slæbebåde *Stevens Icebird* (ex. *Rauni Skuld*) og *Stevns Iceflower* ved olivinminen i Fiskefjorden i 00’erne. Disse to skibe udførte opgaver som isbrydning i det tidlige forår,

samt udsejling af Kendtmand og efterfølgende eskorte af de bulkcarriers, der anløb området og minen thi dette farvand er fyldt af strømhvirvler. Kilde: Flemming Floumand

I nyere tid er det ofte de danske specialbyggede inspektionsskibe og orlogskuttere, der har foretaget ad hoc isbrydning i fjordene på den grønlandske vestkyst thi for eksempel rederiet Royal Arctic Lines skibe er ganske vist kraftigt isforstærket og med god maskinkraft, men de er ikke konstrueret/klassificeret til egentlig isbrydning.

## Isbrydning med dynamit

I 1982/83 og i 1983/84 og 1984/85 havde Grønland nogle meget hårde isvintre hvilket medførte mange vanskeligheder for søtransporten.

Ved anløbet af Holsteinsborg udgjorde den tykke vinteris således et problem for KGH polar fragtskibet *M/S Nivi Ittuk (ex M/S Bamsa Dan)*. Skibet gjorde forsøg på at bryde isen ind til havneanlægget, men måtte opgive i første omgang.

Minører fra byen udlagde nu en serie dynamitladninger for at sprænge en rende i vinterisen som skibet kunne sejle i frem til havneanlægget og kajen.

Nu er der det særlige ved is, at det både kan være hårdt og sejt og dermed vanskeligt at sprænge. Der skulle således mange dynamitladninger til, og endda forholdsvis tæt på skibet før det gav den ønskede virkning.

Den uønskede virkning var imidlertid, at trykbølgerne fra sprængningerne forårsagede, at skibets ”søkasser” for indtag af havvand til køling af maskineri blev utætte…!

Pensioneret skibsfører Carl Plesner optog hele forløbet med videokamera, og en kopi af filmen er bevaret i skrivende stund.

## Ice breaker notation

Efter 1945 var mange af stål handelsskibene i Grønlandsfarten konstrueret med Ice class notation – men så vidt vides har ingen handelsskibe i Grønlandsfarten nogensinde været konstrueret med Ice breaker notation hverken i fortiden eller i nutiden.

## Havneanlæg

Sejlads med gods til Grønland har ofte budt på store udfordringer under selve rejsen, men vel fremme på destinationen har der også været udfordringer når godset skulle i land.

I 1945 var der således ingen kajanlæg i Grønland hvor atlantskibene kunne gå til kaj for at losse godset, men i langt de fleste byer var der dog et mindre kajanlæg hvor distriktsfartøjerne (skonnerter m.v.) lagde til.

Atlantskibene lå derfor typisk til ankers og agter-fortøjet til land, hvorefter godset blev losset ned i pramme og lægtere, der efterfølgende blev slæbt hen til skonnertkajen for losning her.

## Skibsreder Knud Lauritzens rapport anno 1948

I 1948 chartrede KGH *S/S Maria Dan* af Rederiet J. Lauritzen for en rejse til den grønlandske vestkyst, og Skibsreder Knud Lauritzen, Rederiet J. Lauritzen, var med på hele rejsen hvor *S/S Maria Dan* anløb Grønnedal, Ivigtut, Godthåb, Sukkertoppen, Holsteinsborg (hvor skibsrederen besøgte bygderne Ikeresak og Avssaqutaq), Qutdligssat (hvor skibsrederen besøgte Atanikerdluk og Kutdligssarqat), Egedesminde (hvor skibsrederen besøgte Christianshåb).

Under rejsen skrev skibsrederen en *Rapport over rejse med S/S Maria Dan til Grønlands Vestkyst* hvorfra jeg citerer:

### Havne samt lastning og losning

”Ved nogle af de kolonier, jeg besøgte, burde der være gode muligheder for havne- eller rettere moleanlæg til direkte losning af Styrelsens og befragtede skibe, nemlig ved:

Godthåb (skibshavnen) samt muligvis Holsteinsborg og Egedesminde.

Jeg har ikke tilstrækkeligt materiale til rådighed til at kunne foretage en nøje kalkulation over, hvorvidt sådanne havneanlæg kan betale sig, men jeg har stærkt indtryk af, at der må ligge en besparelse i sådanne moleanlæg, ikke alene direkte gennem forbedrede ekspeditioner af de særdeles kostbare skibe, men også gennem undgåelse af udgifter til lægtring, ekstra arbejdspenge etc., foruden at grønlænderne gennem en sådan forenkling frigøres til deres direkte produktive opgaver, herunder håndværk, fiskeri etc.

Yderligere fordele ved direkte losning ligger i mindre varebeskadigelse, og mine erfaringer med hensyn til disse forhold var i Grønland meget mørke, naturligvis særligt

når der lossedes på den åbne red i Qutdligssat, hvorom jeg vil oplyse i afsnittet om denne plads.

Det er mit indtryk, at lasterne i København lastes ret langsomt, og anskaffelse af en eller to kraner, evt. kørekraner, ville utvivlsomt sætte tempoet op. Yderligere synes den meget blandede last, som grønlandstransporterne består af, ikke at holdes tilstrækkeligt adskilt, så skader opstår. En del af skylden ligger dog utvivlsomt også i den dårlige emballage, som materielmanglen får skylden for.

Jeg har i en separat rapport givet Styrelsen nærmere oplysninger herom.

## Lossearbejdere

Det gjorde ret stærkt indtryk at se, hvorledes lossearbejdet om bord i skibene på forskellige pladser, bl.a. i Godthåb, blev udført delvis af drenge. Mens kvinderne som bekendt ikke har adgang til skibene, anvendes de i udstrakt grad til losning fra lægterne i land, og her lagde man mærke til, hvorledes helt unge piger og gamle koner slæbte rundt med store, tunge kikskasser og melsækker, cement- og kaffesække osv.

Andre grønlandsbesøgende har nøje beskrevet de primitive maskinelle losseforhold, hvor lasten fra lægteren hales op på land ved svage spil og umoderne lossebomme etc., dette blev sørgeligt illustreret under losningen i Sukkertoppen, hvor en lossebom på pakhusbroen faldt ned over to lossekvinder, hvoraf den ene fik kvæstelser i skulder og arm, mens den anden fik kraniebrud og i hast måtte transporteres til Godthåb i motorbåd, ledsaget af sygeplejersken. Sygehuset var derefter uden dansk fagmæssig hjælp, idet der ikke på pladsen for tiden fandtes læge.

## Forslag til forbedringer

Som berørt ovenfor mener jeg, at der kan spares betydelige beløb gennem en effektiv transportorganisation; det er min overbevisning, at store besparelser kan opnås gennem containerservice, idet jeg vil mene, at netop containere (Red.: må ikke forveksles med nutidens TEU containere) er fortrinligt egnede til grønlandske forhold.

Container service – som jeg erfarer, at Grønlands Styrelse tidligere har været inde på – består i, at den modtagne last anbringes i kasser, hvis størrelse er afpasset til de lokale forhold, og således at kasserne lasts i skibet og losses igen uden at åbnes under transporten. Containerne kan efterlades i kolonien og hjemtages med et følgende skib.

Man opnår gennem en container service, som selvfølgelig kun skal anvendes til blandet stykgods, pakker, post, etc. bl.a. følgende fordele:

Varerne til de forskellige kolonier kan straks ved ankomsten til Grønlandske Handels plads anbringes i forskellige containers, hvorved man mindsker de nu forekommende tyverier og sammenblanding.

Varerne beskadiges dermed mindre under opbevaring i København, under transporten til skibssiden, under opholdet i lastrummet, under losningen i Grønland og under opbevaringen i Grønland indtil udleveringen.

Containere i Grønlandsfarten må antagelig være forholdsvis små, i alle tilfælde til de mindre pladser, på grund af de primitive losseforhold, og de må konstrueres særdeles lette og alligevel ret solide.

Almindelige containere er forarbejdet af tynd stålplade eller af træ; når letmetalpriserne kommer noget ned, er det muligt, at det kan betale sig at fremstille containere af letmetal.

Containerne må være regntætte, hvilket har særlig betydning under losningen i Grønland, hvor de kan ligge nogen tid i fri luft.

Containerne, hvis anvendelse utvivlsomt vil fremskynde ekspeditionerne og måske alene derigennem kunne indtjene sig, vil desuden kunne anvendes til returgods, såsom private pakker, post, tomt returgods etc.

I øvrigt vil skibene, selv om de skal have et ret stort antal tomme containers med på returrejsen, ikke af den grund sejle med unødigt tomt rum, da returlasten, i særdeleshed kryolit, er så tungt, at der vil være plads på mellemdækket til containers.

Container-service kan indføres forsøgsvis for pakker, småt stykgods, post o.l., og efterhåndende udvides, hvis det i praksis giver gode resultater under de særlige grønlandske forhold.

## Lossemidler

Af hensyn til ikke alene hurtig, men i særdeleshed omhyggelig behandling af godset, vil det være ønskeligt, hvis der på de større grønlandske pladser findes regulært losseudstyr, nemlig platforme til losning af ømfindtligt sækkegods, kassegods o.lign., netslæng til losning af pakker, postsække etc., og sejldugsslæng til losning af cement, stykgods etc.

## Skibe

Der foregår for tiden en modernisering af skibstrafikken efter krigens tab; denne modernisering er sikkert ganske nødvendig med den udvikling, som nu er i gang, og det kunne måske i den forbindelse overvejes, om ikke Styrelsens egne skibe fortrinsvis burde

være ekspresskibe, hovedsageligt indrettet til befordring af passagerer, post og mindre stykgodspartier, mens transporten af de større varekvanta blev overladt til moderne, befragtede lastskibe.

Det er sandsynligt, at en nøje undersøgelse af skibenes rentabilitet ville vise, at en sådan ordning ville betyde en meget stor besparelse, således at man om vinteren undgik oplægning af andre end netop ekspresskibene, idet det er en kendt sag inden for rederidrift, at oplægning af et skib blot kort tid ud over de sædvanlige 14 dage pr. år, som man regner for det normale til reparationer, doksætning, etc., betyder en væsentlig forringelse af rentabiliteten.

Sådanne ekspresskibe – og helst også de befragtede skibe – bør forsynes med kølerum, ikke alene til skibets eget forbrug, men også til transport af ømfindtlige varer til befolkningen i Grønland, herunder særligt den danske embedsbefolkning, som nok kan trænge til den opmuntring, der ligger i at modtage forsyning af frisk, europæisk kød, frugt og grøntsager. Kølerummene kan sikkert også anvendes til effektiv transport på tilbagerejsen af grønlandske produkter.

Som berørt tidligere vil jeg mene, at den ekstra-tonnage, der skal indsættes, bør være helt moderne, forsynet med nogen passagerplads, foruden at mellemdæksskibe må være et absolut krav. Desuden bør skibene være forsynet med dobbelte spil og dobbelte bomme samt helst sværvægtsgrejer, foruden af de mest moderne navigationsinstrumenter er nødvendige.

Af hensyn til forholdet over for den grønlandske befolkning finder jeg det særdeles ønskeligt, om de skibe, der sendes til Grønland, er kvalitetsskibe med kvalitetsbesætninger, som kan give grønlænderne et godt indtryk af moderlandet, idet de allerfleste grønlændere alene kommer i kontakt med Danmark og danskere (bortset fra embedsmændene) gennem de danske skibsbesøg.

## Kystfarten

Kystfarten er hidtil blevet besørget af skonnerter og små skibe, som har ydet en fortrinlig tjeneste under de meget vanskelige besejlingsforhold, men jeg vil mene, at denne besejling er ganske dyr. Skonnerterne er i de fleste tilfælde for gamle med for ringe fart – strøm og vejrforhold taget i betragtning – og ret små lastrum. Skonnerterne anvendes i stort omfang til passagertransport mellem kolonierne, og forstår, at der er stort udækket behov her, så skonnerterne til tider medtager temmelig mange passagerer. Anbringelsen af grønlandske passagerer sker nu og da i maskinrummet i dobbeltkøjer, hvilket under de rådende sundhedsmæssige forhold, særligt i forbindelse

med tuberkulose, må anses for uheldigt, mens Styrelsens personale anbringes i små dækshuse, hvis komfort er særdeles primitive.

En kystfart med 2 eller 3 moderne, hurtiggående kystskibe på skønsmæssigt 400 – 500 tons burde overvejes, med praktisk (ikke luksuriøs) passageraptering, og med helt moderne navigationsmidler. Besætningen kunne, særligt for den menige besætnings vedkommende, bestå af grønlændere, som også herigennem kunne få en god sømandsuddannelse.

Kystruten kunne foruden kolonierne anløbe de større udsteder og bopladser, idet man i særlig grad tog sig af de pladser, der ligger på den korteste rute fra nord til syd, mens vare- og passagerfordelingen ind i fjorde og til de små pladser kunne besørges af lokale, søgående motorbåde, som kunne tage nogen last, og hvis tilstedeværelse i øvrigt ville være en stor betryggelse, også under opkomne sygdomme, ulykkestilfælde, epidemier etc..

Enkelte kraftige lastmotorskibe på mellem 50 og 120 tons kunne være tilknyttet de større kolonier til fordeling af større partier fra importskibene, herunder salt, kul, etc., samt til indbringelse af byggematerialer fra fjordene, såsom sand, grus o.s.v.

## Vintertrafik

De omtalte kystskibe må være så stærkt byggede, at de kan anvendes også til nogen vintertrafik, og jeg vil særligt finde det af stor betydning, hvis et af disse skibe på tørn kunne opretholde kystrafikken om vinteren mellem de isfri havne, medens det andet sent på vinteren kunne returnere til Danmark med last og komme op igen tidligt om foråret. I perioder, hvor der er stærk efterspørgsel efter skibe, vil sådanne coasters muligvis også kunne bortfragtes her i Danmark i vinterperioden i stedet for at lægges op. Enhver reder ved, at oplægning af et skib i blot et par måneder om året fuldkommen ødelægger årets økonomiske resultat for skibet, særlig naturligvis for dyre, moderne skibe, hvor kapitalindsatsen er stor. Forudsætningen for oversigt over de økonomiske forhold er imidlertid, at den nuværende sejlads, såvel til Danmark som kystsejladsen, regnskabsmæssigt skilles ud fra Handlen, så man nøje er klar over, hvad hvert enkelt skib koster, og hvad hver vareenhed koster i transport pr. ton og pr. kubikenhed.

Jeg vil mene, at samtlige transportydelser både af varer og passagerer bør betales til de gængse fragter, som mindst bør dække de reelle udgifter. Dette har betydning, så man kommer bort fra understøttelsesprincippet og opnår, at befolkningen kommer til at føle sig som selvstændige, ansvarlige medborgere – foruden at sådanne foranstaltninger vil højne produktionen.

Af hensyn til befolkningens mere direkte kontakt med skibe direkte fra Danmark og for at undgå for megen handling af lasten, er jeg tilhænger af den direkte besejling Danmark – Grønland, selv om denne, særligt hvis der oprettes en effektiv kystrute, vil kunne nedsætte antallet af anløb på hver rejse, så hvert skib på hver anden rejse anløber nogle grønlandske pladser og på hver anden rejse andre."

I sin *Rapport over rejse med S/S Maria Dan til Grønlands Vestkyst* skrev skibsrederen også om havneforholdene m.v. i den daværende store kulmineby Qutdligssat på øen Disko i NV Grønland; jeg citerer fra rapporten:

## Havneforhold

" Qutdligssat ligger ved åben kyst, hvor der efter samstemmende oplysninger er dårlig mulighed for havneanlæg på grund af strømmen, tidevandet og isforholdene og i særdeleshed de drivende isbjerge.

Losningen fra importskibene sker ved, at disse – som ligger opankrede på den åbne kyst – med egne lossegrejer losser varer ned i stedets åbne lægtere (da *Maria Dan* lossede, var der i alt kun 3 lægtere til rådighed).

Disse lægtere slæbes ind til strandbredden, hvor der, som det fremgår af billederne, er stillet nogle bukke ud i vandet med platforme på, og alle varer må derfor losses med håndkraft op på broerne og derfra ind på strandbredden. Losningen forhindres eller vanskeliggøres til stadighed af dønning eller blæst.

*S/S Maria Dan* havde ca. 414 tons, som skulle losses i Qutdligssat, og dette lille parti tog det 8 dage at losse, inclusive to dage, som skibet tilbragte i en bugt på fastlandet, søgende læ for sydvestenstorm.

Adskillige varer blev beskadiget på grund af de vanskelige losseforhold, dels på grund af skibets og lægternes bevægelser i søen, og dels ved at søen slog op over lægterne både ved slæbningen og ved losningen. Desuden blev varerne til at begynde med anbragt på strandbredden, hvor de ofte måtte henligge nogen tid uden beskyttelse, før de kunne transporteres op til varehusene, som lå et stykke fra strandbredden. Losningen forsinkes også stadig af, at skibene må lette anker på grund af forbigående isbjerge.

## Lossearbejderne

Når losningen foregik så langsomt, ligger en del af forklaringen sikkert i, at lossearbejderne var af ret dårlig kvalitet; de arbejdede meget langsomt og skødesløst. Man havde i det hele taget indtryk af, at befolkningen i Qutdligssat var proletariseret, og af udtalelser fra folk, som havde boet på stedet i årevis, hørte man stadig beklagelser over befolkningens mangel på arbejdsvilje samt drikfældighed. Foruden folkenes

almindelige uvillighed og udygtighed til arbejdet hemmedes dette også af mangel på tilstrækkelige kyndige formænd. Jeg må i den forbindelse bemærke, at der i Godthåb, Sukkertoppen og Egedesminde findes gode losseformænd, som hårdt savnedes i Qutdligssat.

## Kulbrud

Kulbruddet ligger nu et stykke syd for byen og består af en minegang, der fører omtrent vandret ind i fjeldet. Transporten i minegangen foregår med tipvogne, og brydningen foregår dels med håndkraft og dels med ret moderne brydemaskiner.

Afskibningen foregår på den måde, at tipvognene fra minen køres ud på en plads foran mineindgangen og et stykke ud over en bro, hvorfra kullene styrtes ned ad en skrænt til en afsats; herfra skovles kullene igen af kvinder eller unge piger op i nye tipvogne, som transporterer dem hen til kanten, hvorfra de igen styrtes ned ad en ny skrænt til en platform nogle meter over vandoverfladen. Her skovles kullene igen op i tipvogne, som kører ud på en bro, hvorfra de tippes ned i lægterne.

Det vil ses, at alene denne afskibningsoperation forbruger en urimelig tid og arbejdskraft, som må fordyre kullene.

De kul, der skal transporteres videre til andre kolonier, lastes fra lægterne over i kystskibene eller damperne (altså en lasteoperation til), mens kullene til brug i Qutdligssat losses ved de tidligere omtalte transportable broer og derfra bæres i land og fordeles i kolonien enten med slæde eller i en netop anskaffet bil. En del af kullene må dog bæres rundt til husene, hvoraf adskillige ligger uden forbindelse med grusvejen.

Mærkeligt nok findes der ingen vej fra bruddet til kolonien, hvilket ville betyde billigere transport for de ikke ubetydelige mængder kul, der bruges i kolonien selv (vittige hoveder kom med udtalelser om, at Qutdligssat var et eksempel på et ideelt, planøkonomisk, selvforsynende samfund, idet bruddets hele produktion blev anvendt af minebyens indbyggere). I anledning af disse udtalelser søgte jeg oplysning om, hvor mange tons kul der blev eksporteret, og hvor meget der blev forbrugt i Qutdligssat selv; totalproduktionen skulle være ca. 7.000 tons og Qutdligssat forbruget ca. 1.000 tons pr. år."

Skibsreder Knud Lauritzen kommer nu med en længere analyse af rentabiliteten af kulbruddet i Qutdligssat, og konkluderer endeligt følgende i sin rapport:

"Hertil kommer, at man ved en eventuel nedlæggelse af kulbruddet i Qutdligssat kunne løse et af de store grønlandske problemer, nemlig manglen på arbejdskraft. I alle de kolonier, jeg besøgte, var det stadige omkvæd, at man ingen vegne kunne komme med

alle de nødvendige nyanlæg, udvidelse af fiskeri etc., fordi man manglede folk, og manglen var lige stor på kvindelig som på mandlig arbejdskraft. Man ville altså gennem en nedlæggelse af Qutdligssat opnå en væsentlig bedring af beskæftigelsesproblemet, som jeg forstår ikke er et forbigående problem i den nuværende situation, men som man har kæmpet med i årevis, også før krigen, og man ville opnå, at de folk, der nu producerer dyre og dårlige kul, kunne sættes ind i produktionen, herunder særligt fiskeriet, som skaffer valuta hjem. Der er næppe tvivl om, at den valutaudgift, som man ville få ved import af kullene, ville komme hjem, måske endda rigeligt, gennem forøget eksport af landets produkter.

Det må i den forbindelse erindres, at fordelingen af de grønlandske kul også lægger beslag på megen arbejdskraft inden for hver koloni, og de grønlandske kul er meget skøre, så der er betydelig tabsprocent under transport og oplagring."

En ting er erhvervslivets nøgterne beregninger og analyser, noget helt andet er de politiske overvejelser og beboernes følelser for stedet. Kulbruddet i Qutdligssat blev først lukket i 1972, og da der ikke længere var erhvervsliv på stedet måtte hele byens befolkning flyttes ud til andre byer i Grønland, hvilket der her i 2015 stadig føres debat om i Grønland vedr. det rimelige i dette.

Skibsreder Knud Lauritzen fremsendte imidlertid sin *Rapport over rejse med S/S Maria Dan til Grønlands Vestkyst* til Direktør Eske Brun, Grønlands Styrelse, og privat til statsminister Hans Hedtoft og departementschef Koch primo 1949.

Statsminister Hans Hedtoft havde i øvrigt også besøgt Grønland i sommeren 1948 hvilket førte til nedsættelse af den Grønlandskommission, der udarbejdede G50 planen (Nyordningen) der blev udgivet i 1950.

## G50 og G60 planerne – havne, lager og besejling

G50 planen (Nyordningen) medførte bl.a., at den danske stat etablerede Grønlands Tekniske Organisation (GTO) i begyndelsen af 1950erne; en organisation der kom til at høre under det danske Ministerium for Grønland helt frem til indførelsen af Grønlands Hjemmestyre i 1979 hvor GTO herefter blev afviklet gradvist. GTO kom således til at stå for den kommende enorme udbygning af havneanlæggene i primært åbentvandsbyerne på den grønlandske vestkyst, men også i byerne i Disko bugten hvor isen lægger sig vinteren over.

I de første mange år efter 1950 skete udbygningen af havneanlæggene meget langsomt, men sandsynligvis på grund af realiseringen af KGH Industriplanen, realiseringen af G60 planen generelt samt de stigende godsmængder år for år siden 1950, var behovet i 1960erne nu blevet så stort for kajanlæg, hvor såvel atlantskibene som de store fiskeriskibe og hæktrawlere kunne gå til kaj for losning, at den danske stat via GTO stod over for en større udbygning af havneanlæggene i Grønland.

I de samme år stod KGH med pladsproblemer i deres udskibningshavn i København netop på grund af de stærkt stigende godsmængder til Grønland, et problem KGH løste i højsæsonen ved også at afskibe gods til Grønland fra dels Frihavnen i København og dels fra Aalborg Havn.

Der var imidlertid politiske røster i Danmark, der gerne så, at KGH havneanlægget i København blev udflyttet til provinsen.

I forbindelse hermed havde KGH i 1966 bedt firmaet Knud E. Hansen /S, om at vurdere LASH-system konceptet. Fordelen ved dette system var, at det meget sandsynligt kunne mindske netop den kostbare udbygning af kajanlæggene i Grønland, men de store LASH moderskibe krævede også sit af en udskibningshavn i Danmark.

En række hårde vintre i Grønland i slutningen 1960'erne samt rederiet J. Lauritzens rapport *Transportøkonomisk sammenligning mellem pramcontainere og UNIT-LOAD-systemet* medførte, at KGH valgte at satse på UNIT-LOAD-systemet – som Rederiet J. Lauritzen anbefalede - og de tilhørende skibstyper som Rederiet J. Lauritzen og Rederiet Dansk-Fransk gerne lod bygge for Bare Boat charter til KGH i givet fald KGH ville indføre UNIT-LOAD systemet i Grønlandsfarten.

(Disse UNIT-LOAD skibe var i øvrigt også velegnet til at transportere de "små containere af letmetal" som den visionære skibsreder Knud Lauritzen havde anbefalet det i sin rapport fra 1948.)

Havneanlæggene udbyggedes nu primært i de byer i Grønland hvor disse UNIT-LOADER skibe kunne losses og lastes optimalt; herunder laste den stigende mængde frosne fiskeprodukter fra KGH Industrianlæggene idet UNIT-LOADER skibene var konstrueret med for datiden pænt store fryselaster.

Fra 1993 ændredes selve havnepladsen i mange af byernes havne, idet godset til og fra Grønland nu blev håndteret og transporteret i 20'/40' containere hvilket stadig er tilfældet her i 2015.

## Yderdistrikterne

Ude i bygderne og byerne i yderdistrikterne tog udviklingen imidlertid ofte sin tid, og *KGH Orientering nr. 41, 1970* bringer en artikel hvorfra jeg citerer:

"Ved udstedet (bygden) Savigsivik i Thule distrikt blev i dagene fra den 29. august til 2. september 1970 rejst en kran af en ny type for at fremme lossehastigheden.

Det er første gang, at man har oplevet, at varerne blev løftet i land. Hidtil er alle varer blevet båret i land.

Den ladning, som *M/S Ritva Dan*, havde med til udstedet, omfattede 343 tons varer af forskellig art, heriblandt 2500 sække kul og 600 tromler brændstof. Rejsningen af kranen og losningen af skibet blev klaret på de tre dage ved en stor indsats af besætningen på *M/S Ritva Dan*, der arbejdede i døgndrift, idet besætningen blev delt i 2 hold med hver 12 timers arbejde.

Da *M/S Ritva Dan* afsejlede, blev kranen stående, så den er parat til næste år. Dog hjemtog man motoren for at den ikke skulle lide skade i løbet af vinteren."

Kranen blev også meget uofficielt kaldet for "Kejser Vilhelms kran" efter konstruktøren, og kranen blev efterfølgende benyttet under det årlige skibsanløb helt frem til 00erne.

På billedet på næste side benyttes kranen under Unit Load polarskibet *M/S Kista Arctica*'s anløb af Savigsivik i 1997. På denne rejse er jeg skibets overstyrmand.

*M/S Kista Arctica i bygden Savigsivik i 1997*

*(Foto: Fritz Ploug Nielsen)*

På grund af de særlige besejlingsforhold ved Grønland, hvor isforholdene hen over året, såvel i fortiden som i nutiden, gør besejlingen mere eller mindre vanskeligt med den tilgængelige skibstonnage, er det naturligt at det modtagne gods opbevares i pakhuse i den periode hvor byen og/eller bygden ikke kan besejles.

<u>1968</u>

Dette var og er ikke uden udfordringer, og i fortiden blev dette beskrevet på følgende måde i *KGH Orientering, Marts 1968* hvorfra jeg citerer:

"For at forstå de vilkår, man arbejder under i forbindelse med Grønlands vinterforsyning, må man kende middel- og minimumstemperaturerne i de grønlandske lokaliteter, ligesom man må kende de enkelte byers besejlingsmuligheder måned for måned.

Størst er problemerne i de byer, hvor isen i kortere eller længere perioder vanskeliggør eller forhindrer besejling – det rejer sig om i alt 10 byer, der ikke kan besejles 4- 10 måneder om året – men problemerne går igen, omend i mindre målestok, i ”åbentvandsbyerne”.

For at illustrere den betydning, som temperaturforholdene og svingningerne har for losningsforholdene, gengiver vi nogle aktuelle tal over middeltemperatur samt gennemsnit af middelminimum- og absolutte minimumstemperaturer i de forskellige distrikter i Grønland for årene 1961 – 1965.

Tallene er hentet fra Det danske Meteorologiske Instituts publikation: Provisional mean temperatures and mean atmospheric pressure at MSL, at weather stations in Greenland 1961 – 65.

**Middeltemperaturer samt middelminimums- og absolutte minimumstemperaturer i Grønland i årene 1961–1965**

| | JANUAR | | | FEBRUAR | | | MARTS | | | APRIL | | | MAJ | | | JUNI | | | JULI | | | AUGUST | | | SEPTEMB | | | OKTOBER | | | NOVEMBER | | | DECEMBER | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. | middel | middel minim. | abs. minim. |
| 5) 7) THULE | – ÷26 | ÷35 | – ÷23 | ÷33 | – ÷28 | ÷35 | – ÷28 | ÷51 | – ÷10 | ÷17 | – ÷1 | ÷6 | – +1 | ÷3 | – +3 | ÷3 | – ÷6 | ÷11 | – ÷14 | ÷28 | – ÷19 | ÷27 | – ÷24 | ÷32 |
| UPERNAVIK | ÷16 | ÷19 | ÷27 | ÷17 | ÷20 | ÷32 | ÷20 | ÷23 | ÷31 | ÷13 | ÷16 | ÷26 | ÷4 | ÷7 | ÷13 | +1 | ÷1 | ÷4 | +5 | +2 | ÷1 | +6 | +3 | ÷1 | +1 | ÷1 | ÷6 | ÷5 | ÷7 | ÷15 | ÷8 | ÷11 | ÷18 | ÷12 | ÷14 | ÷23 |
| UMANAK | ÷10 | ÷13 | ÷21 | ÷12 | ÷15 | ÷24 | ÷16 | ÷19 | ÷27 | ÷9 | ÷13 | ÷22 | ÷1 | ÷4 | ÷12 | +5 | +2 | ÷2 | +8 | +5 | 0 | +7 | +5 | 0 | +3 | 0 | ÷4 | ÷3 | ÷5 | ÷11 | ÷6 | ÷9 | ÷16 | ÷8 | ÷11 | ÷19 |
| 5) QUTDLIGSSAT | – ÷13 | ÷21 | – ÷15 | ÷25 | – ÷19 | ÷28 | – ÷13 | ÷21 | – ÷4 | ÷11 | – +1 | ÷3 | – -3 | +1 | – +3 | ÷2 | – ÷1 | ÷6 | – ÷6 | ÷11 | – ÷9 | ÷15 | – ÷11 | ÷18 |
| 5) GODHAVN | ÷8 | ÷12 | ÷20 | ÷8 | ÷12 | ÷22 | ÷12 | ÷15 | ÷23 | ÷7 | ÷10 | ÷17 | ÷1 | ÷3 | ÷9 | +4 | +1 | ÷3 | +7 | +4 | +1 | +7 | +5 | 0 | +2 | +1 | ÷4 | ÷2 | ÷4 | ÷10 | ÷5 | ÷7 | ÷15 | ÷7 | ÷10 | ÷17 |
| JAKOBSHAVN | ÷10 | ÷14 | ÷24 | ÷12 | ÷15 | ÷26 | ÷14 | ÷18 | ÷27 | ÷7 | ÷11 | ÷17 | +1 | ÷3 | ÷10 | +5 | +2 | ÷2 | +8 | +5 | +1 | +7 | +3 | ÷1 | +2 | ÷1 | ÷7 | ÷4 | ÷7 | ÷15 | ÷3 | ÷11 | ÷18 | ÷9 | +13 | ÷21 |
| 5) 7) CHRISTIANSHÅB | – ÷14 | ÷24 | – ÷14 | ÷25 | – ÷17 | ÷27 | – ÷11 | ÷20 | – ÷3 | ÷10 | – +2 | ÷2 | – +5 | +1 | – +4 | 0 | – 0 | ÷6 | – ÷6 | ÷14 | – ÷10 | ÷17 | – ÷12 | ÷20 |
| EGEDESMINDE | ÷10 | ÷14 | ÷23 | ÷12 | ÷16 | ÷26 | ÷15 | ÷19 | ÷27 | ÷8 | ÷12 | ÷19 | ÷1 | ÷4 | ÷10 | +3 | +1 | ÷3 | +6 | -3 | 0 | +6 | +4 | +1 | +2 | -1 | ÷3 | ÷2 | ÷4 | ÷10 | ÷6 | ÷8 | ÷15 | ÷8 | ÷10 | ÷17 |
| HOLSTEINSBORG | ÷9 | ÷13 | ÷23 | ÷10 | ÷14 | ÷22 | ÷13 | ÷17 | ÷25 | ÷6 | ÷10 | ÷17 | 0 | ÷3 | ÷8 | +4 | +1 | ÷2 | +6 | +4 | +1 | +7 | +4 | +1 | +4 | +1 | ÷3 | ÷2 | ÷4 | ÷10 | ÷5 | ÷8 | ÷14 | ÷7 | ÷11 | ÷17 |
| SUKKERTOPPEN | ÷7 | ÷9 | ÷19 | ÷7 | ÷9 | ÷17 | ÷8 | ÷10 | ÷17 | ÷3 | ÷5 | ÷12 | +1 | ÷1 | ÷6 | +5 | +3 | ÷1 | +8 | +5 | +2 | +8 | +5 | +2 | +4 | +2 | ÷2 | 0 | ÷2 | ÷6 | ÷4 | ÷6 | ÷11 | ÷5 | ÷7 | ÷13 |
| GODTHÅB | ÷6 | ÷9 | ÷17 | ÷6 | ÷9 | ÷16 | ÷7 | ÷10 | ÷18 | ÷3 | ÷5 | ÷12 | +1 | ÷1 | ÷6 | +5 | +2 | ÷1 | +7 | +4 | +2 | +7 | +5 | +1 | +4 | +2 | ÷2 | 0 | ÷3 | ÷8 | ÷3 | ÷6 | ÷11 | ÷5 | ÷7 | ÷14 |
| FREDERIKSHÅB | ÷5 | ÷9 | ÷18 | ÷4 | ÷8 | ÷19 | ÷5 | ÷9 | ÷17 | ÷1 | ÷5 | ÷12 | -2 | 0 | ÷5 | +4 | +2 | ÷1 | +6 | +4 | +1 | +6 | +4 | 0 | +4 | +1 | ÷4 | 0 | ÷2 | ÷9 | ÷2 | ÷6 | ÷12 | ÷4 | ÷7 | ÷15 |
| NARSSAQ | ÷4 | ÷7 | ÷15 | ÷3 | ÷6 | ÷14 | ÷2 | ÷5 | ÷14 | +1 | ÷2 | ÷7 | +4 | +1 | ÷3 | +6 | +3 | 0 | +8 | -5 | +1 | +8 | +5 | +1 | +4 | +2 | ÷2 | +1 | ÷2 | ÷6 | ÷2 | ÷4 | ÷11 | ÷3 | ÷6 | ÷14 |
| JULIANEHÅB | ÷4 | ÷8 | ÷17 | ÷3 | ÷7 | ÷17 | ÷2 | ÷6 | ÷16 | +1 | ÷3 | ÷11 | +4 | 0 | ÷5 | +6 | +3 | ÷1 | +7 | +4 | 0 | +8 | +5 | 0 | +5 | +2 | ÷3 | +2 | ÷1 | ÷7 | ÷1 | ÷4 | ÷10 | ÷3 | ÷7 | ÷15 |
| 5) 7) NANORTALIK | – ÷5 | ÷13 | – ÷3 | ÷11 | – ÷4 | ÷13 | – ÷2 | ÷7 | – +1 | ÷3 | – -2 | ÷1 | – -3 | 0 | – +3 | ÷1 | – +3 | ÷1 | – ÷1 | ÷5 | – ÷2 | ÷8 | – ÷4 | ÷10 |
| ANGMAGSSALIK | ÷7 | ÷11 | ÷21 | ÷6 | ÷10 | ÷17 | ÷6 | ÷10 | ÷20 | ÷3 | ÷7 | ÷16 | +1 | ÷3 | ÷9 | +5 | +1 | ÷3 | +7 | +3 | 0 | +6 | +3 | ÷1 | +3 | 0 | ÷4 | 0 | ÷2 | ÷9 | ÷6 | ÷9 | ÷17 | ÷7 | ÷11 | ÷20 |
| 7) SCORESBYSUND | ÷15 | ÷21 | ÷35 | ÷16 | ÷21 | ÷31 | ÷17 | ÷21 | ÷30 | ÷12 | ÷16 | ÷27 | ÷4 | ÷7 | ÷17 | 0 | ÷2 | ÷6 | +3 | 0 | ÷3 | +3 | 0 | ÷4 | ÷1 | ÷4 | ÷9 | ÷5 | ÷7 | ÷15 | ÷11 | ÷15 | ÷24 | ÷16 | ÷20 | ÷33 |

1) kun for årene 1964—65. — 2) kun for årene 1962—65. — 3) kun for årene 1963—65. — 4) observationer fra Kap Tobin. — 5) utilstrækkeligt antal observationer til beregning af middeltemperaturer.

Det vil heraf fremgå, at losningsforholdene for varer, der ikke tåler frost, derunder frisk frugt og grøntsager, kun er helt tilfredsstillende i månederne juni – september.

Resten af året er minimums- og delvis gennemsnitstemperaturerne så lave, at kun solid frostemballage, hurtig handling og tildækning af varerne kan sikre mod frostskader og deraf følgende kassationer. Det er i særdeleshed vanskeligt at undgå disse skader i den sidt anløbne havn, idet kulden ofte kommer ned i lastrummene, mens lugerne er åbne under de forudgående havneanløb.

En nøjere gennemgang af temperaturerne på ovenstående skemaer giver anledning til refleksioner over, om der rekvireres for dristigt i de koldeste måneder, og om vi hernede er for lempelige ved vurderingen af rekvisitionerne.

Udtrykt på en anden måde: løber handlen i sine bestræbelser for at betjene forbrugerne for stor en risiko i forbindelse med udsendelsen af varer, der ikke tåler frost ?

De enkelte byers besejlingsmuligheder måned for måned er vist på hosstående skema for 17 byers vedkommende, hvoraf fremgår det stort set, i hvilke måneder besejling er umulig, eller om havnene kan besejles med specialbygget ishavstonnage eller kan besejles med almindelig tonnage.

I "åbentvandsbyerne" kan kravet til hovedlagerets kapacitet generelt opstilles således, at det skal dække 1) to måneders forbrug som minimum plus 2) det anslåede årsforbrug divideret med antal besejlinger. Hertil kommer imidlertid 3) kapacitet til oplagring af varer, der af indkøbsmæssige eller andre grunde udsendes færre gange om året, end besejlingsfrekvensen gør det muligt.

I praksis må der regnes med en nødvendig hovedlagerkapacitet svarende til ca. 4 måneders forbrug.

I de byer, der i kortere eller længere perioder er lukket af is, forøges kravet til hovedlagerets kapacitet med det antal måneder, den pågældende by ikke kan besejles, d.v.s. at lageret skal dække 4 måneder plus den lukkede periode.

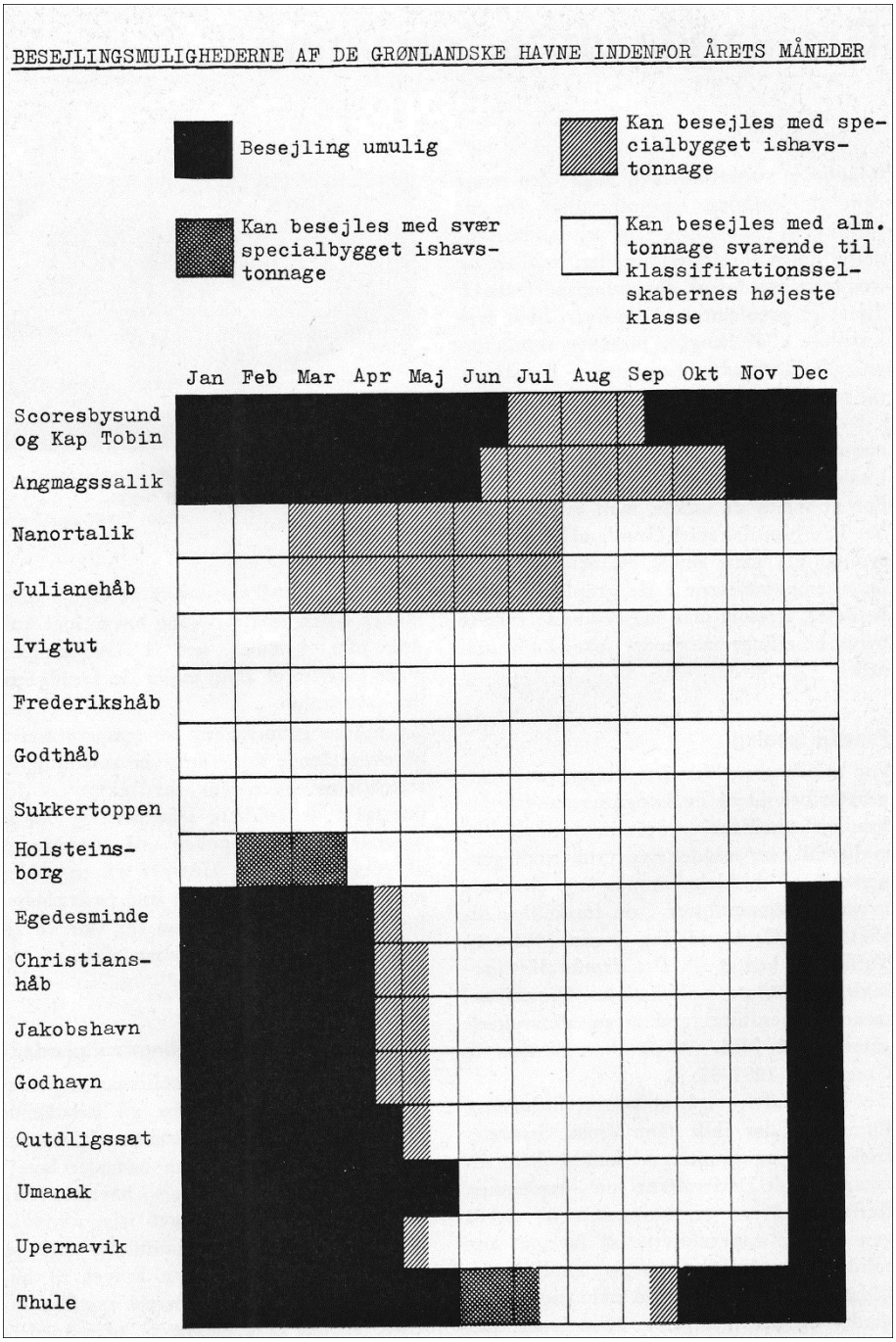
De såkaldte "åbentvandsbyer", distriktsbyerne Nanortalik, Julianehåb, Frederikshåb, Godthåb, Sukkertoppen, og Holsteinsborg kan således normalt besejles med Handlens tilgængelige skibstonnage året rundt.

I det meget tidlige forår og i nogle år helt frem til juli/august måned kan Storisen ved Sydgrønland strække sig helt op til Frederikshåb og i nogle år endda helt op til Godthåb.

I strenge vintre kan Vestisen imidlertid udstrække sig helt ned til Holsteinsborg i vinterperioden og dermed vanskeliggøre besejlingen af Holsteinsborg i den periode.

Distriktsbyerne nord for Holsteinsborg helt op til og med Thule distriktet kan normalt kun besejles når Vestisen samt fjordisen i Disko bugten og Umanak Fjorden bryder op og driver ud på det åbne hav i løbet af foråret og den tidlige sommer.

Distriktsbyerne på den grønlandske østkyst samt aktiviteterne nord for Scoresby Sund Fjorden besejles normalt fra den tidlige sommer og frem til september; alt efter hvor nordligt aktiviteten ligger med vejrstation Danmarkshavn som den nordligste aktivitet."




*Besejlingsoversigt 1968*

Årstidernes isforhold havde således stor indflydelse på både besejlingsplanlægningen, den anvendte skibstype og størrelsen og typen af de pakhuse, der var nødvendige at opbygge dels under moderniseringsprocesen af Grønland efter 1945, og dels for at kunne opmagasinere gods til forbrug i den periode af året hvor den enkelte distriktsby ikke fik skibsanløb med forsyninger.

2015

*Containeriseringen* af de fleste byer i Grønland i 1990erne medførte at det i dag er blevet muligt at transportere temperaturfølsomt gods i moderne 20' og 40' Reefer containere.

Disse Reefercontainere kan indstilles til at holde en given temperatur på fx plus 2 - 5 gr. for kølegods, plus 13 gr. for bananer, plus 8 - 10 for *Tåler ikke frost* gods, der pakkes i sådanne Reefercontainere.

Dette nedsætter risikoen ganske betragteligt for frostskader på godset både under søtransporten og efter losning til kajpladsen.

I byer og bygder, der ikke kan modtage sådanne Reefercontainere og derfor modtager godset på traditionel vis, skal man dog den dag i dag være opmærksom på temperaturerne under både søtransporten og især under losningen til kajpladsen idet selv kortvarig frost kan forårsager skader på gods der ikke tåler frost.

Besejlingsforholdene til destinationerne i Grønland kan svinge en del fra år til år. Efter en række "milde" vintre i 2000erne er isforholdene ved Grønland i de senere år atter blevet en udfordring for skibsfarten ved Grønland.

I januar måned 2015 fik polar containerskibet *M/S Arina Arctica* således store vanskeligheder med at gennemsejle Vestisen syd for Aasiaat/Egedesminde hvorfor skibets planlagte anløb af destinationer i Diskobugten blev annulleret. Skibet vendte der på om og sejlede sydover til Nuuk/Godthåb hvor containerne til destinationerne i Diskobugten lossedes.

I februar måned 2015 gjorde isforholdene det også vanskeligt at besejle nogle af bygderne, og *M/S Aqqaluk* måtte derfor annullere anløb af bygden Sarfannguit ved Sisimiut, og *M/S Anguteq Ittuk* måtte annullere anløb af bygder i Maniitsoq/Sukkertoppen distriktet. *M/S Pajuttaat* måtte annullere besejling af destinationer i Diskobugten, men det lykkede *M/S Arina Arctica* at gennemføre en rejse til Aasiaat/Egedesminde trods meget vanskelige isforhold (Vestis) på strækningen fra Sisimiut/Holsteinsborg til Aasiaat/Egedesminde.

I løbet af februar måned er situationen så udfordrende, at Royal Arctic Bygdeservice kontaktede Arktisk Kommando som derpå sendte inspektionsfartøjet *Einar Mikkelsen* til Maniitsoq/Sukkertoppen for hjælpe bygdeskibet *M/S Anguteq* frem på ruten nordover.

Alle planlagte anløb af destinationer i Diskobugten aflystes nu på grund af isforholdene.

Det var ikke kun i NV Grønland at vinteren bød på store udfordringer for besejlingen. Primo marts måned ankom Royal Arctic Lines atlant polar containerskib *M/S Nuka Arctica* til Nuuk/Godthåb med en overisning på anslået 400 – 500 tons. Det tog helt naturligt sin tid før denne overisning af de mange containere på dækket var fjernet og skibet kunne losses…!

*M/S Nuka Arctica overiset på rejsen - 2015*

*(Foto: Christian Harboe-Hansen)*

Efter at have losset og lastet i Nuuk/Godthåb var skibets næste destination Sisimiut/Holsteinsborg, og isforholdene gjorde, at Arktisk Kommando sendte inspektionsskibet *Triton* til området for at bryde is og assistere *M/S Nuka Arctica*

Vinterisen lå hårdt og fast, men i løbet af april måned lykkedes det for polar containerskibet *M/S Irena Arctica* at besejle byerne i Disko bugten.

Vinterisen slap efterhånden sit greb i Disko bugten, men ikke i Kangerlussuaq/Sdr. Strømfjord. Primo juni måned er der ca. 25 sømil før havneanlægget i Kangerlussuaq/Sdr. Strømfjord konstateret is-tykkelse på op til 100 cm, samt op til en 200 cm tyk isfod inde ved selve havneanlægget hvilket umuliggjorde søsætning af det landgangsfartøj, der er en forudsætning for operation ved skibsanløb. Det medførte, at atlant polar containerskibet *M/S Nuka Arctica* og et inspektionsskib fra Arktisk Kommando måtte opgive at anløbe destinationen.

Også ved Qaanaaq i Nordgrønland har man mærket den hårde vinter, og selv helt hen i juli måned var der stadig vinteris.

Endeligt – vinterisen og Vestisen medførte ikke længere problemer i besejlingen – men det gjorde til gengæld den flerårige polaris der kaldes Storis, og som driver ned fra Polhavet og syd om Kap Farvel. Dette medfører, at skibene ofte må ændre rotationsplaner under sommerens besejling af distrikterne i Sydgrønland.

Det bliver efterår, og endeligt kom en ganske kort periode uden is – men det holdt ikke længe thi i november måned lagde vinterisen sig hastigt i NV Grønland.

Den 8. december 2015 skrev Royal Arctic Line på sin web site hvorfra jeg citerer:

<u>Isen sætter en stopper for sejlads i Upernavik og tilhørende bygder</u>

”Den meget lave temperatur har i den seneste tid betydet at havet hurtigt fryser til. Det har i de sidste par uger givet store forsinkelser for skibstrafikken i Upernavik og Uummannaq området. Nu er isen blevet så tyk, at Royal Arctic Lines skibe ikke længere kan komme frem til de nordlige destinationer.

*Pajuttaat* 1546X måtte give op for vinterisen ca. 40 km syd for Kullorsuaq, hvor den var på vej op med noget af det sidste gods for i år. Skibet har brugt to døgn på at finde vej igennem isen, men måtte til sidst opgive. *Pajuttaat* ligger nu i Upernavik og venter på at

*Vestlandia* bliver udlosset, således de kan følges ad gennem isen sydover mod Aasiaat. For at undgå at skibene bliver indefrosset i området, bliver Innaarsuit ikke anløbet. *Pajuttaat* og *Vestlandia* vil på næste rejse være to skibe om at afslutte Uummannaq samt tilhørende bygder, inden disse fryser inde. Isen fryser meget hurtigt i Uummannaq området og det er derfor vigtigt at holde sig opdateret på Royal Arctic Lines hjemmeside, for eventuelle yderligere ændringer."

Det var situationen den 8. december, men som så ofte før i historien udvikler isforholdene sig hurtigt når kulden sætter ind, og den 16. december 2015 opdaterede Royal Arctic Line atter sin web site hvorfra jeg citerer:

## Issituationen i Uummannaq distriktet

"Frosten og dermed isen fortsætter med at udfordre Royal Arctic Lines fragtskibe i Uummannaq distriktet, hvor der stadig er meget gods der skal frem. Både *Pajuttaat* og *Vestlandia* har haft store udfordringer for at komme ud af Upernavik distriktet, hvor issituationen er endnu mere kritisk end i Uummannaq distriktet.

Royal Arctic Line påregner at *Pajuttaat* og *Vestlandia* kan ankomme til Aasiaat engang i nat, hvor de vil blive lastet med gods til Uummannaq og dets bygder, hvorefter de sejler nordpå for at nå frem til destinationerne. Søværnets Inspektionsskib *Knud Rasmussen* vil afsejle fra Nuuk med kurs mod Uummannaq for at assistere og bryde isen for både *Pajuttaat* og *Vestlandia*, som har hver deres udvalgte destinationer at sejle frem til.

De foreløbige sejlplaner for *Pajuttaat* og *Vestlandia* ser således ud. Grundet issituationen vil risikoen for at planen ændres eller andet være stor. Vi vil derfor løbende opdatere sejlplanen, ligesom vi løbende vil afsende nyhedsbreve med yderligere information."

Situationen bliver mere og mere kritisk, og den 21. december 2015 opdaterede Royal Arctic Line atter sin web site hvorfra jeg citerer:

Uummannaq og Upernavik distrikterne er nu lukket pga isen

”Det lykkedes *Pajuttaat* at sejle igennem isen til Uummannaq, med hjælp fra Arktisk Kommandos Inspektionsfartøj *Knud Rasmussen*. *Pajuttaat* sad flere gange fast i isen og det var kun muligt, at komme fri og nå hele vejen til Uummannaq ved hjælp *Knud Rasmussen*. Desværre betød frosten at isen time for time blev tykkere og sværere at bryde. Samtidig presser Vestisen på ind mod Nuussuaq halvøen, hvilket gør det endnu sværere at komme igennem og for at undgå en indefrysning af *Pajuttaat*, vælger vi at annullere anløb af Uummannaqs bygder.

Alt gods ombord på *Pajuttaat*, som var destineret til Uummannaq samt tilhørende bygder bliver losset i Uummannaq. *Pajuttaat* vil herefter blive eskorteret ud af *Knud Rasmussen* og sejle syd mod Aasiaat. *Vestlandia’*s planlagte tur til Uummannaq samt tilhørende bygder, er derfor ligeledes blevet annulleret og godset losses i Aasiaat. Vi beklager de gener dette har medført.

*M/S Pajuttaat i NV Grønland*

*(www.ral.gl)*

## Kendtmandens funktion

Udfordringer var og er der således nok af i Grønlandsfarten, og pensionist Ole Albertsen, tidligere leder af KGH Besejlingskontor, har her i 2015 fortalt mig følgende vedrørende et måske lidt upåagtet emne i Grønlandsfarten i nyere tid, nemlig *Kendtmanden*.

”I KGH tiden påbegyndte KGH Besejlingskontoret i de tidlige vintermåneder opgaven med at udarbejde årets Besejlingsplan. Vi startede som regel med at ringe rundt til alle de store godseksportører til Grønland, fx de store entreprenørselskaber, og spurgte ind til hvor store godsmængder de forventede at få fragtet til Grønland samt hvornår etc.

Dette afhang som regel af hvilke store projekter som den danske stat, via Finansloven, havde bevilliget penge til for iværksættelse i Grønland

Ved siden af dette fik vi også ”Godsprognoser” fordelt på de enkelte måneder og destinationer i Grønland.

Næste fase var at se på hvilken skibstonnage der var tilgængelig for at løfte søtransporten af godset til Grønland; og vi kiggede naturligvis først på vore egne KGH skibe og deres egnethed til de enkelte transporter til de enkelte destinationer i de enkelte måneder i Besejlingsplanen.

Forhold som ”årets første skib” i forårsmånederne i områder hvor der stadig kunne være megen og tyk fjordis (fx Disko bugten og Umanak fjorden) og/eller besejlingen af den grønlandske Østkyst kunne betyde, at vi indsatte særligt velegnet indchartret skibstonnage til besejling af destinationerne i disse områder.

Andre forhold kunne være ”årets sidste skib” hvilket også havde sine egne udfordringer.

Selve vintersejladsen i månederne december, januar og februar efter 1959 foregik som oftest altid med egne KGH bare boat skibe og/eller KGH ejede skibe; dels fordi godsmængderne til og fra Grønland ikke var større end at KGH skibene kunne løfte transporten, og dels fordi alle KGH skibene var konstrueret til denne vintersejlads.

Med hensyn til de indchartrede skibe vurderede vi altid – uanset årstidens besejling - om skibene havde en tilfredsstillende konstruktion og kvalitet til den rejse som de var planlagt til at udføre i charter for KGH.

Vi vurderede også hvorvidt vi ville placere en *Kendtmand* – som regel en KGH seniorofficer - i det chartrede skib hvilket skyldtes, at der ikke fandtes nogen egentlig Lodstjeneste i Grønland.

*Kendtmanden* virkede dels som rådgiver for det chartrede skibs kaptajn under selve sejladsen, og dels som forbindelsesled mellem skib og KGH instanserne i byer og bygder på rejsen.

*Kendtmanden* var således typisk om bord i det chartrede skib under hele rejsen fra Danmark til Grønland og vice versa, men rederiet bag det chartrede skib skulle ikke betale noget for *Kendtmandens* rådgivning – til gengæld kunne rederiet bag det chartrede skib heller ikke afslå at have *Kendtmanden* om bord på rejsen.

De nærmere betingelser og *Kendtmandens* rolle og beføjelser i relation til KGH instanserne i Grønland var nærmere beskrevet i selve certepartiet for rejsen."

Et eksempel fra nyere tid vedr. betydningen af *Kendtmand* i de chartrede skibe er historien om besejlingen af Danmarkshavn på den grønlandske NØ kyst i 1982.

KGH havde som så ofte før chartret polarskibet *M/S Nella Dan* fra Rederiet J. Lauritzen til besejlingen af denne destination, og havde vurderet at en erfaren KGH overstyrmand skulle medsejle skibet på hele rejsen som *Kendtmand*.

Under sejladsen til Danmarkshavn blev skibsføreren på *M/S Nella Dan* syg, men da skibet lå i den grønlandske pakis ud for Danmarkshavn måtte han blive om bord thi der var ingen SAR redningstjeneste på disse kanter.

Dette år var isforholdene særligt vanskelige hvorfor DMI (Danmarkshavn er en vejrstation), KGH og rederiet J. Lauritzen besluttede sig for at annullere anløbet af Danmarkshavn. Vinterisen var simpelthen ikke brudt op, og forventedes ikke at ville gøre inden for et overskueligt tidsrum.

KGH *Kendtmanden* rådgav nu skibets øvrige officersbesætning under issejladsen fra iskanten ved Danmarkshavn og ned til Scoresbysund hvor en ny skibsfører påmønstrede *M/S Nella Dan* for at føre skibet tilbage til Danmark.

Iscentralen i Narssarssuaq, der hører under Danmarks Meteorologiske Institut DMI, havde i øvrigt udstationeret et fly inkl. en isobservatør (KGH skibsofficer *Carl Plesner*) i Mestersvig under hele forløbet, og han foretog hyppige isrekognosceringer i den tid *M/S Nella Dan* opholdt sig i området. Han optog også en glimrende videofilm under disse flyvninger; en film der bliver opbevaret af DMI samt bogens forfatter.

De grønlandske forhold er ofte meget uforudsigelige, og i 1983 kunne *M/S Nella Dan* heller ikke trænge igennem isen og ind til Danmarkshavn med forsyninger.

Danmarkshavn besejles normalt kun hvert andet år og da kun en enkelt gang. Destinationen havde efterhånden ikke haft skibsanløb siden 1980, og man overvejede derfor at lukke vejrstation Danmarkshavn.

I 1984 prøvede man dog lige en sidste gang, og det KGH chartrede norske polarskib *M/S Polar Queen* foretog da rejsen fra Danmark til Danmarkshavn på nærmest rekord tid fordi der det år nærmeste ingen is var af betydning på hele rejsen. Skibet havde også en KGH skibsofficer som *Kendtmand* under rejsen på samme vis som *M/S Nella Dan* i de foregående år.

*Note:*

I Statens Arkiv kan man læse i de gamle KGH besejlingsjournaler, der er ført systematisk i perioden 1839 og frem til og med 1992, hvem der har virket som *Kendtmand* i de KGH chartrede skibe når KGH, og senere KNI, skønnede det nødvendigt.

I de gamle besejlingsjournaler kan man fx læse, at det KGH chartrede dampskib *S/S Ajax* (kaldesignal NLJG), ført af kaptajn *J. Brorsen*, ved afgang København den 24. juni 1914 havde den særdeles erfarne KGH skibsfører *Johannes Stoklund* med som Kendtmand på skibets rejse fra København til Egedesminde – Jakobshavn – Prøven – Umanak – Kulbruddet* - København. Skibet ankom København igen den 28. september med en returlast kryolit.

Bemærk at skibet også anløb en mindre boplads ved siden af byerne på rejsen hvilket var helt normalt frem til 1940.

*Den danske stats kulbrud Quarsuarssuk på nordsiden af Nuussuaq halvøen ud for Umanak.

# Offshore

## Greenland Petroleum Consortium (GREPCO)

Dansk polarfart og Offshore ved Grønland havde i første omgang det til fælles, at det danske rederi J. Lauritzen i 1971 var medstifter af *Greenland Petroleum Consortium (GREPCO)* sammen med disse øvrige danske virksomheder:

*Danish Arctic Contractors*

*Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik*

*ELSAM (sammenslutning af alle elværker vest for Storebælt)*

*NESA og SEAS*

*Kjøbenhavns Handelsbank*

*F.L. Smidth & Co.*

*Kryolitselskabet Øresund*

I *GREPCO* var der endvidere åbnet mulighed for deltagelse af en eventuel interesseret grønlandsk gruppe.

Konsortiets formål var at drive eftersøgning efter olie og gas i Grønland og de omliggende farvande, at udvinde og sælge de udvundne olie- og gasprodukter samt deltage i en sådan virksomhed sammen med andre selskaber.

I september 1973 sluttede *GREPCO* overenskomst med fire betydelige internationale olieselskaber – tre franske og et amerikansk – vedrørende et fremtidigt samarbejde om eftersøgning og eventuel udvinding af olie- og gasprodukter på den vestgrønlandske fastlandssokkel.

De udenlandske selskaber var:

*TOTAL – Compagnie Francaise des Petroles, Paris*

*Tenneco Oil Company, Houston, Texas*

*Aquitaine & ELF-ERAP, Frankrig*

Selskaberne var blandt de førende hvad angår erfaring og ekspertise inden for olieeftersøgning og udvinding såvel offshore som i arktiske områder.

I 1974 indgav *TTA-GREPCO* gruppen ansøgning til Ministeriet for Grønland om koncessioner for efterforskning og udvinding af olie på fastlandssoklen ud for Grønlands vestkyst.

I 1975 fik *TGA-GREPCO*-gruppen en koncessionsaftale med den danske stat, og dermed overdraget 4 separate koncessioner på den vestgrønlandske fastlandssokkel, og disse var alle stort set beliggende i havområdet vest for Sukkertoppen og Holsteinsborg.

Primo juni 1976 ankom det dynamiske positionerede boreskib *Pelican* til positionen ud for Grønlands vestkyst, hvor den første boring finder sted.

Boringen endte resultatløst.

I 1977 udførte TGA-GREPCO-gruppen ingen boringer; hvilket dog ikke afholdte andre grupper for at udføre 4 boringer ud for vestkysten af Grønland.

Under selskabernes seismiske undersøgelser og olieboringer ud for den grønlandske vestkyst i perioden 1971 – 1978 deltog også danske skibe som støtteskibe og/eller forsyningsskibe; i 1977 således forsyningsskibene *M/S Mærsk Hopper* og *M/S Mærsk Tender* fra det danske rederi *Maersk Supply Service A/S* og slæbebåden *M/S Sigyn* fra det danske rederi *Svitzer*.

**Under olieefterforskningen i 1977 var Jørgen Vikkelsø Frederiksen var om bord i det danske supplyskib *M/S Mærsk Topper*, og han har sendt mig denne beretning:**

” I juni 1977 sejlede jeg med *M/S Mærsk Topper*, et Anker- Handlings - Tug- Supply skib, til Grønland.

Jeg mønstrede i Ålborg den 8. juni 1977, og vi skulle til Grønland via Aberdeen i Skotland, hvor vi lastede olieforurenings udstyr og bore udstyr der skulle benyttes af det USA ejede boreskib *Sedco 545* under skibets olieboring ved Grønland. Vi ankom til Holsteinsborg efter en fin sejlads, og efter losning afgik vi til borestedet, som lå 170 sømil NW for Holsteinsborg, hvor der var stadig ca. 2 m tyk is da vi kom til stedet, så vi lagde os ved iskanten, og ventede på boreskibet *Sedco 445*.

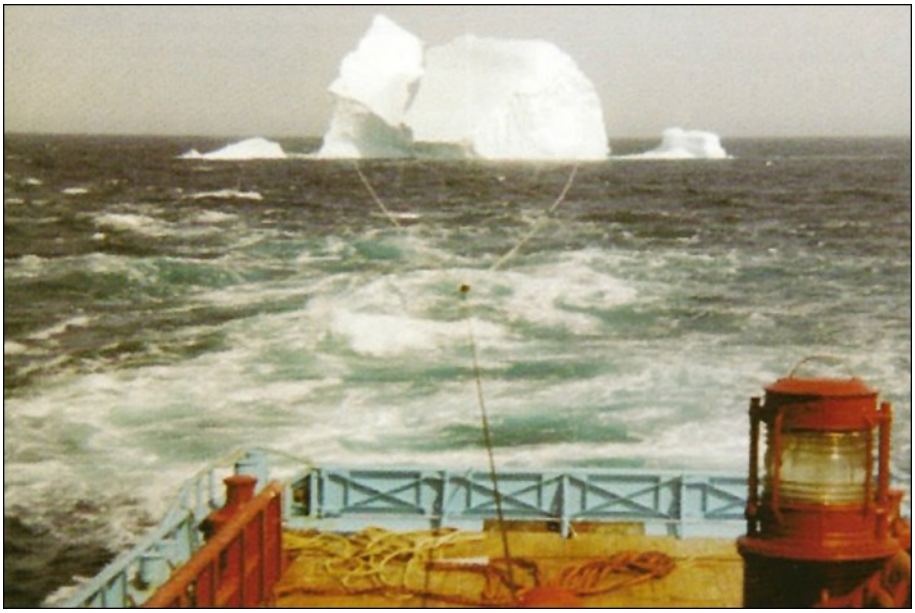
Bore skibet ankom nogle uger senere, og da var iskanten trukket nordpå så borestedet var åben.

*Sedco 445* (dynamiske positioneret boreskib) bliver ikke ankret op, det holdt sig på position ved hjælp af propeller og kom højst 8-10 m. ud af position Den 21. Juli begyndte boringen på 536 m vand og sluttede først i September 1977.

Vi skulle forsyne boreskibet med diesel, vand, boremudder, cement, og proviant, og vi var to supplyskibe om at servicerer *Sedco 445,* det andet supplyskib var *Mærsk Tender*,

et søsterskib til *Mærsk Topper*, og vi skiftes til at hente forsyninger hver 14 dag i Holsteinsborg.

Foruden at sejle forsyninger skulle vi også flytte de isbjerge der drev på kollisionskurs mod boreskibet; disse isbjerge slæbte vi med strømmen og ud så de kunne passere boreskibet i god afstand.



*(Foto: Jørgen Vikkelsø Frederiksen)*

Disse Isbjerge var enormt store, og de kunne veje flere millioner tons, og der var ni gange mere under vand en der var over vandet, så de var ikke sådan lige at slæbe væk, og det kunne tage flere dage bare at slæbe det et par sømil så det ville passere boreskibet i god afstand. Var det store isbjerge slæbte både *Mærsk Topper* og *Mærsk Tender* det samme isbjerg.

Når vi var i Holsteinsborg kom vi som regel ind sidst på ugen og lå der til tirsdag morgen. Mandag kom der en helikopter fra Sønderstrømfjord Lufthavn med nye folk til boreskibet, og de blev fløjet ud med helikopter til boreskibet sent mandag eftermiddag, men hvis det var tåget skulle vi sejle dem ud.

Det var første gang jeg var i Grønland, og det blev en stor oplevelse som jeg aldrig vil glemme, desværre fandt man ikke olie ved denne boring eller de tre andre steder, der blev boret længere sydpå.

*Mærsk Tender* sejlede fra Holsteinsborg 12 timer før os til Aberdeen, og den røg ind i en orkan og var ved at miste hele dækslasten. Vores skipper på *Mærsk Topper* valgte at gå gennem Prins Christianssund. Der lå vi og ventede på bedre vejr medens *Mærsk Tender* næsten var blæst helt over til Halifax. Vi skulle hjem på en 2 måneders ferie, så vi ville gerne afsted. Vi fik nu radioforbindelse med et dansk skib, en Kosangastanker der var på vej til Grønland og som lå 2 døgn fra os og havde fint vejr, så vi sejlede sent om aftenen, og efter en nat med storm blev det fint vejr og vi ankom 6 timer før *Mærsk Tender* til Aberdeen, hvor vi mønstrede af den 21 september hjem til 2 mdr. velfortjent ferie."

I løbet af 1978 traf TGA-GREPCO-gruppen, hvori JL deltager med 1/8, beslutning om at opgive videre eftersøgning efter olie og gas ud for Vestgrønland. De øvrige olieselskaber, der havde koncessioner i området, opgav ligeledes på baggrund af de gennemførte boringer videre eftersøgninger.

Medvirkende var måske også den på daværende tidspunkt voksende modstand i den grønlandske befolkning imod offshore olieeftersøgning ved Grønland.

I 1979 indførtes Grønlands Hjemmestyre, og indstillingen i Grønland til offshore i den grønlandske EEZ ændrede sig langsomt fra at være imod til at være imødekommende. Der udførtes igen seismiske undersøgelser langs den grønlandske Vestkyst, men det var først i 2000 at olieselskaberne igen foretog en egentlig olieboring.

Denne gang er det det statsejede norske olieselskab *Statoil*, der udførte olieboringen i samarbejde med det private norske offshore rederi *Smedvig* der opererede boreskibet *West Navion*.

Boringen blev foretaget på Fyllas Banke (Qulleq) ud for Nuuk/Godthåb på den grønlandske vestkyst; boringen endte resultatløs.

**Forfatteren og arktisk offshore:**

I 2000 udnævnte Royal Arctic Line koncernen mig til koncernens Offshore Coordinator, og jeg fik til opgave at koordinere alle koncernens mange ydelser til Statoil og Smedvig under deres olieefterforskning/boring på Fyllas Banke (Qulleq) i 2000.

En dag fortalte Statoil mig, at et isbjerg havde kurs lige mod boreskibet *West Navion* der havde borerøret godt nede i undergrunden på Fyllas banke, og at boreskibets *Ice Manager* ikke anså det for sikkert nok at støtteskibene skulle slæbe isbjerget væk – det var rimeligt stort.

Boreskibet satte nu deres medbragte ROV, en lille ubemandet undervandsbåd, i vandet hvorpå de indledte en operation med at koble borerøret fra lige over havbunden.

Derpå sejlede *West Navion* lidt væk med borerøret ”dinglende” ned, og da isbjerget havde passeret selve borepositionen sejlede *West Navion* tilbage på borepositionen hvorefter ROV’en koblede borerøret på igen, og selve boreoperationen kunne nu fortsætte på over 1000 meters vanddybde…!

Selv i dag synes jeg at det var en meget imponerende bedrift…!

*Boreskibet West Navion i 2000*

I 2010 og 2011 udførte det skotske olieefterforskningsfirma Cairn oliefterforskning/boringer i havet ved NV Grønland, og Cairn havde danske skibe som *M/S Esvagt Capella, M/S Esvagt Don* og *M/S Esvagt Connector*, alle tilhørende det danske Rederi Esvagt A/S, som vagtskibe ved boreskibene.

# Beretninger

## Søfarende beretter fra søtransporten

De følgende beretninger fra de søfarende er medtaget for at formidle nogle af de mange udfordringer, der har været for de søfarende gennem årene under sejladsen til- og fra Grønland på forskellige årstider.

## *M/S Britannia's* julerejse til Jakobshavn 1956:

*M/S Britannia*

Denne beretning er skrevet af Hans Jakobi, og bragt i *Tidskriftet Grønland, september 1969,* hvorfra jeg citerer:

### Del 1

"I 1956 havde rederiet A.E. Sørensen, Svendborg, fået et nyt ishavsskib, der var bygget i Kiel og var bleven døbt det kongelige navn *M/S Britannia* og specielt konstrueret med det formål for øje at besejle de arktiske farvande. Nybygningen skulle således være et fremskridt, som man så frem til med store forventninger. Men det grønlandske vejrlig og den grønlandske is kan selv det bedst byggede skib ikke trodse, så derfor blev jomfrurejsen til Grønland ikke den helt store succes, som man havde set frem til. Skibet blev en del forsinket, og man kunne ikke holde den plan, der tidligere var bleven

udarbejdet i fast tillid til, at skibet ville leve op til de givne løfter. *M/S Britannia* måtte på værft, før den kunne fortsætte, og efterårsrejsen til Jakobshavn blev derfor udsat så meget, at der næredes ret store betænkeligheder. Om skibet i det hele taget ville være i stand til at gennemføre den planlagte tur. Muligvis var det mest vi, der på det tidspunkt var bosiddende i Jakobshavn, der tvivlede mest på, om lasten i det hele taget ville nå frem til bestemmelsesstedet; vi var vel klar over, hvilke farer der lurede, dersom man indlod sig på at trodse naturen i et forsøg på at besejle dette vinterisolerede sted i december måned.

*M/S Britannia* blev imidlertid lastet som juleskib til Jakobshavn og medførte endvidere en del juletræer som dækslast, og da det en sen november dag stod ud fra Trangraven, var det vel med såvel gode ønsker som med bange anelser; men de gode ønsker var sikkert nødvendige, men næppe tilstrækkelige til at beskytte skibet mod alle de forhindringer og vanskeligheder, det kom ud for. Skibet arbejdede sig imidlertid langsomt og besværligt frem mod det område mellem Island og Grønland, som med et mildt udtryk benævnes som et ”beskidt farvand”. Her kom man også straks ind i et storm center med vindstyrker, der registreredes op til styrke 12; alt på dækket, naturligvis først og fremmest alle vore juletræer, som jo alligevel ikke kunne nå rettidigt op til os, blev skyllet over bord, og søerne væltede ustandseligt ind over skibet med en sådan kraft, at alt, hvad der var opretstående, blev vredet i stykker eller ganske simpelt knust. Skibet måtte lægges underdrejet i et forsøg på at holde det op mod stormen, og her lå det nogle døgn, og kæmpede mod de frådende søer; men ganske uventet brækkede en såkaldt ”forkert sø” ind over styrbords ræling. Denne sø var af en så vældig dimension, at den som et tordenbrag styrtede sig knusende ind over broen; styrehuset blev delvist knust, og vandet strømmede ned i gange, kahytter og videre ned i maskinen med det resultat, at maskineriet gik i stå, lyset gik ud, og skibet var dødt uden mulighed for at det under kontrol i det frådende hav. Medens man famlede sig frem i total mørke i det delvis ituslåede styrehus, faldt man over maskinchefen, der under ophold på broen var slået bevidstløs og nu lå og væltede frem og tilbage i vand og blod, alt imedens det ”døde” skib kastedes rundt mellem de tårnhøje bølger.

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

Det var nu ganske umuligt at fortsætte med det havarerede skib og en invalideret maskinchef, hvorfor man blev nødsaget til at sætte kursen mod Reykjavik. Hvorledes det i denne orkan lykkedes at få skibet vendt og få det til at lænse med sin nye kurs, kan vist

kun forklares ud fra et sømandskab af allerhøjeste karat med mod og jernhårde nerver. Men Reykjavik blev nået, selv om det sidste stykke måtte ske ved bugserassistance, idet styremaskinen, der også havde fået sit knæk, svigtede lige inden man nåede frem.

Nu fik man maskinchefen på hospitalet, fik skaderne så meget udbedret, at man med den forsinkede julelast atter turde kaste sig ud i Danmarksstrædet mod Kap farvels' frådende inferno, hvor vinterstormene fortsatte deres "danse macrabre" mellem vindstyrkernes maxima. Her kom skibet atter ud i et storm center og blev igen udsat for mange faretruende situationer, hvorunder det i lange perioder måtte ligge underdrejet; men efter mange kritiske og svære døgn nåede man langt om længe frem til "kappet", men dermed var man ingenlunde ude af besværlighederne. Nu skiftede vinden, og man kom ud i en meget hård nordenstorm med kuldegrader; denne kombination bragte skibet i en af de mest frygtede situationer, som man står helt hjælpeløs overfor, nemlig overisning. Efterhånden som skibet stampede sig op mod vinden, og søerne piskede ind over boven, afsatte sprøjtet tonsvis af is, der lagde sig som et panser over alt ovenbords, især rigningen. Derved ændredes skibets tyngdepunkt så meget, at det kom fuldkommen ud af balance. Officererne måtte se i øjnene, at skibet muligvis højst kunne holde sig flydende et døgn, såfremt situationen ikke ændredes. Men lige på det allermest kritiske tidspunkt, hvor hældningsvinklen var så faretruende, at man nærede alvorlig frygt for, at det under en større krængning ikke ville være i stand til at rette sig op igen, begyndte vinden heldigvis at løje så meget af, at søen blev roligere, oversprøjtningen ophørte, så man kunne fortsætte uden yderligere overisning, indtil det efterhånden blev helt vindstille, og da man ved det tidlige morgengry øjnede land, hvortil man havde søgt ind for at komme i læ, konstaterede man med en befrielse, at temperaturen var steget til over nulpunktet, så isen begyndte af falde af rigningen, og faren således var drevet over for denne gang.

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

Der blev gjort endnu et par forsøg med flyassistance, men man måtte endelig erkende, at det var blevet total vinter. Lasten blev derfor oplosset i Holsteinsborg, og *M/S Britannia* måtte returnerede til Danmark for at slikke sine sår ved et hårdt tiltrængt værftseftersyn.

Dette var afslutningen på første fase af Jakobhavn's juleforsyning."

## Del 2

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

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

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

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

Da den almindelige udvikling efterhånden nødvendiggjorde de sene efterårsbesejlinger, som indebar muligheden for at få et rigtigt grantræ op fra Danmark, ja så ophørte ganske naturligt skikken med de hjemmelavede juletræer og den særlige stemning, der hørte med hertil. Disse importerede træer blev meget ofte modtaget i en noget medtaget stand og kunne derfor kunne holde juleaften, idet de tabte nålene, så snart de kom ind i den varme stue.

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

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

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

Havnebassinet var udset som det for indflyvning og nedkastning bedst egnede plateau, og længe før flyet viste sig, havde alle, der kunne krybe og gå – sikkert langt over 1000 – taget opstilling på de omkringliggende fjeldtoppe. Denne begivenhed midt i vinterens forholdsvis trivielle tilværelse havde man set frem til som en oplevelse i særklasse. Flyet kom nu brølende ned mod os i meget lav højde, det cirklede rundt for at tage bestik af situationen; vi kunne tydeligt iagttage besætningen i cockpittet der stod parat ved den åbne luge for at give de sammensurrede bundter det afgørende skub. Først kom postsækkene ud af flyet, og de orangefarvede skærme foldede sig planmæssigt ud; et vidunderligt smukt syn mod den dybblå vinterhimmel, hvor den lave sol netop nåede at give skærmene et farvestrålende og forventningsfuldt skær.

Efter dette vellykkede drop fulgte nu en sæk med propper, disse skulle anvendes til tønderne med saltet hellefisk; også i dette tilfælde opførte skærmene sig eksemplarisk, og alle vi, der stod små frysende i spændt forventning, nød synet af den solbeskinnede skærm som på grund af det lette indhold meget længe holdt sig svævende i den klare frostluf. Men hermed var det desværre også slut med succesen og det smukke skue; nu skulle nemlig de mere tunge drop til at bestå deres prøve, en prøve som de desværre alle dumpede til. Der skete nemlig det, at i samme øjeblik skærmen ved det hårde ryk skulle folde sig ud, brast tovværket, og den lette skærm svævede som en anskudt måge langsomt ned mod de sneklædte fjelde, medens margarinen og tørmælken med brag styrtede ned på havneisen, som trods en anselig tykkelse blev slået itu under vægten, så de defekte dåser og ituslåede margarinepakker flød rundt i hullet mellem vand og isstumper.

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

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

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

Årsagen til denne fejlberegning ved arrangementet var ganske simpelt, at de to karabinhager, der låste bindingerne sammen, ved det uhyre stærke ryk, der fremkom i samme øjeblik, skærmen skulle udløses, skar igennem rebene. Da man efter en telegramkorrespondance blev klar over denne misere, blev fejlen rettet, således at de næste forsyninger blev leveret programmæssigt, og vi kunne nu ved hver drop nyde solstrålernes refleks i de orangefarvende faldskærme. Flyvningerne blev hver gang afpasset efter vejrforholdene og det sparsomme dagslys, som ved middagstid kunne gøre operationerne mulige. I øvrigt overtog amerikanerne de seneste leveringer, som også blev udført perfekt ved anvendelse af en ”DC 3”. Kun hundene stod desorienterede omkring havnebassinet og kunne næppe forstå, hvorfor der ikke også var tænkt på dem ved de seneste nedkastninger.

Vi havde nu fået klaret forsyningerne af margarine og tørmælk, men var stadig i en ret følelig mangel af sukker, en vare som man ikke fandt det forsvarligt at levere pr fly. Efter at lagerbeholdningerne var blevet stemt af, havde vi måttet indførerationering beregnet efter det tidspunkt, hvor vi kunne forvente at få supplereret beholdningerne fra Egedesminde, hvilket ville ske, lige så snart isforholdene over Jakobshavn isfjord gjorde en slædetransport forsvarlig. Det viste sig i øvrigt, at selv om rationeringen efter danske forhold var om ikke rigelig så dog tilfredsstillende, var ganske utilstrækkeligfor de mange fiskere, der måtte friste tilværelsen ved fiskeri inde i bunden af isfjorden, hvor de måtte røgte deres langliner efter hellefisk i temperaturer, der ofte holdt sig omkring minus 40 grader. Under sådanne barske forhold, hvor de hårdføre fiskeres eneste føde bestod af the med skibskiks samt kogt hellefisk, havde de under disse særlige omstændigheder et sukkerbehov, der lå omtrent på det dobbelte af, hvad man ellers ville anse det for rimeligt under mere normale forhold. Dette var øjensynligt nødvendigt for at de kunne holde deres legemes temperatur på det normale. Vi måtte derfor supplere fiskernes ration med honning, flormelis og hvad der ellers kunne skaffes af sødemidler fra bageriets beholdninger.

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

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

Straks om foråret, da isen var smeltet, og drevet ud i strædet, så sejladsen kunne genoptages, begyndte man at interessere sig for at få den last, der var bleven oplosset i Holsteinsborg, viderebefordret. Den blev nu lastet i skonnerter for at blive transporteret til bestemmelsesstedet, hvor den blev losset ved iskant i havnen. Men uheldet var atter ude; ved en transport sukker og rugmel med skonnerten *Hvidfisken* havde en fejl ved

skibets bundventil forårsaget, at der var trængt vand ind i lastrummet, så da varerne blev losset ved iskanten, flød såvel rugmel som sukker i et stort ælte ud på isen, og i dette tilfælde var der desværre ingen mulighed for at redde den beskadigede del af lasten.

--

Som afslutning på denne beretning skylder jeg vist at afsløre, at *M/S Britannia* også medførte passagerer til Jakobshavn; blandt andet en bogholder samt vor nygifte butiksbestyrer med frue; denne uhyggelige og farefulde grønlandsfærd blev altså deres bryllupsrejse, vel nok en af de tristeste og bedrøveligste bryllupsrejser man kan tænke sig.

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

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

--

Red: I de gamle KGH Besejlingsjournaler kan man læse, at *M/S Britannia* afgik København den 1. december 1956 på rejse til Julianehåb, Ivigtut, Godthåb, Godhavn, Godthåb, Holsteinsborg, Sukkertoppen, Godthåb og at skibet anløb Reykjavik for reparation den 13. december med afgang Reykjavik den 21 december hvorefter skibet anløb Grønland den 29. december. Man kan også læse, at K.D. Pedersen var 2. maskinmester, og dermed ham der i beretningen fik startet skibets hovedmotor igen efter at den var gået i stå under stormen.

**Transporten af gods til Thule distriktet havde også sine udfordringer; jeg citerer fra *KGH Orientering nr. 18, 1964:***

## Bygden Savigsivik 1964

”Melvillebugten viste sig fra en side, som man egentlig kan sige, vi aldrig har kendt, og så vidt jeg har erfaret, ej heller har været kendt blandt beboerne i mands minde. Besejlingen af Thuledistriktet var meget vanskelig og særdeles bekostelig.

Med hensyn til vanskelighederne blev disse overvundet takket være dygtige folk om bord i skibene og takket være amerikansk assistance. Der er grund til at udtrykke anerkendelse og beundring for det sømandsarbejde, der er gjort i Melvillebugten i sommer, og samtidig bør vi udtrykke taknemmelighed for den amerikanske assistance.

Særlig besejling af den lille boplads Savigsigvik med en befolkning på knapt 90 mennesker var en hård nød at knække, og herom samt om besejlingen af Thule-distriktet i øvrigt siger rapporterne følgende:

---

Det første skib til Thule distriktet, *M/S Elfy North*, gik fast i isen i Melvillebugten under forsøg på at nå Savigsigvik. Efter 10 dages forløb kom *M/S Elfy North* fri af isen med assistance fra amerikanske isbrydere, hvorefter man foreløbig opgav at besejle Savigsigvik, og det dertil bestemte gods blev oplosset på Thule Air Base for at afvente videre transport.

Det næste skib til Thule distriktet var *M/S Erika Dan*, som medførte gods til Thule Air Base og Dundas. Dette skib forsøgte ligeledes at forcere isen i Melvillebugten, men måtte gå ud af isen og afvente amerikansk isbryderassistance, hvilket medførte en forsinkelse på ca. 4 døgn. Efter endt ekspedition ved Thule Air Base måtte *M/S Erika Dan* atter afvente isbryderassistance, men denne ventetid var dog begrænset til 1 døgn.

Da man måtte befrygte, at isforholdene fortsat ville gøre besejlingen vanskelig og risikabel for mindre de skibe, der var planlagt indsat i den afsluttende del af besejlingen af Thule distriktet, nemlig *M/T Esso Oden*, *M/S Kaskelot*, *M/S Avoq* og *M/S Nancie S*., blev programmet omlagt.

*M/S Nanok S*. blev efter udlosning i Narssaq den 20. august 1964 beordret til Ivigtut for at indtagning af partlast kryolit og derefter til Færingehavn for indtagning af gasolie og benzin, som skulle have været opsendt med *M/T Esso Odin* til Thule. *M/S Nanok S*. fortsatte derefter til Egedesminde for at afvente ankomsten af *M/S Nancie S*., som fra København medførte sidste stykgodsforsendelse til Thule distriktet.

Under opholdet i Egedesminde lastede *M/S Nanok S*. endvidere det til Thule distriktet bestemte parti udenlandsk kul. Efter indtagning af denne noget blandede last afgik *M/S Nanok S*. den 3. september 1964 fra Egedesminde. Rejsen nordover forløb uden større forsinkelser, og efter losning ved Thule og Siorapaluk ankom *M/S Nanok S.* den 11. september til Thule Air base. Her indtog skibet den af *M/S Elfy North* oplossede last, bestemt for Savigsigvik.

Isforholdene i Melvillebugten var fortsat af en sådan karakter, at besejlingen af Savigsigvik ikke var mulig uden isbryderassistance. De amerikanske isbrydere var imidlertid fuldt optaget af at hjælpe skibsfarten, som medførte forsyninger til Thule Air Base. Efter gentagne rekognosceringsflyvninger forsøgte *M/S Nanok S.* alene i dagene 19. til 21. september at nå frem til Savigsigvik, men på grund af sydøstlig storm måtte forsøget opgives, og skibet returnerede til Thule Air Base for at afvente vejrbedring og isbryderassistance.

Den 24. september afgik *M/S Nanok S.* atter fra Thule Air base, og med assistance fra de amerikanske isbrydere *WESTWIND* og *ATKA*, der hver repræsenterede en styrke på 12599 HK, lykkedes det at nå frem til Savigsigvik den 25. september.

Da et nyt stormvejr var på vej, blev losningen forceret med assistance af 70 amerikanske marinere, som sammen med udstedets befolkning og besætningen fra *M/S Nanok S.* fik bragt hovedparten af godset i land under meget vanskelige forhold (Red: alt godset skulle bæres i land fra pramme, og derpå bæres op i bopladsens pakhus !.

Som nævnt i indledningen har det beskrevne samarbejde været et rigtigt mandfolkejob, og der er ingen tvivl om, at folk, som har løst opgaven, har følt stor tilfredshed derved og vel også til en vis grad har nydt at have midler til rådighed, med hvilke det virkelig har været muligt at bekæmpe så store natur-vanskeligheder, som der her er tale om. For få år tilbage ville en sådan opgave overhovedet ikke være til at løse.

Det er den ene side af medaljen, men ser vi på den anden side, nemlig hvad det har kostet, så giver den side af sagen sikkert anledning til overvejelser.

Der skal ikke i denne artikel fremsættes forslag til ændringer af besejlingsformen, befolkningsforflytninger eller deslige blot på grundlag af eet års erfaringer, men en eventuel gentagelse vil dog gøre det berettiget at optage alvorlige overvejelser af disse problemer.

Mulighederne for en anden placering af den faste beboelse ved Savigsigvik, idet denne plads uden tvivl er den vanskeligst tilgængelige i hele Thule området, er vel nok hovedproblemet.

Som nævnt bor der knapt 90 mennesker ved pladsen. Skønsmæssigt må det anslås, at merudgifterne ved besejling af denne plads alene for så vidt angår *M/S Elfy North* og *M/S Nanok S*. samt ekstraomkostningerne i forbindelse med ekstra lossearbejde ved Thule Air Base og Egedesminde beløber sig til ca. 300.000 kr. Lægger man hertil omkostningerne ved skibenes reparation efter hjemkomsten, ca. 200.000 kr, samt omkostningerne ved isbryderassistancen, som altså blev ydet uden beregning, og omkostningerne ved de utallige isrekognosceringsflyvninger, der ligeledes blev ydet uden beregning, kommer vi sikkert op på et beløb, der ikke ligger under een million kroner.

(Red: én million kroner i 1964 svarer ca. til elleve millioner kroner her i 2015 !)

På denne baggrund vil det ikke være unaturligt at rejse det spørgsmål, selv for en mand i Savigsigvik:

Ville det ikke være på sin plads at spare disse penge ved f.eks. at flytte sin vinterbolig til et mere tilgængeligt sted, og eventuelt benytte Savigsigvik området og de andre jagt områder i Melvillebugten som forårs- og sommerfangstpladser med et rigeligt antal fangsthytter som basis.

Sådanne betragtninger må være så meget mere nærliggende, som en evakuering af Savigsigvik under ret ugunstige forhold for befolkningen sandsynligvis ville være blevet resultatet, hvis ikke det var lykkedes skipperen på *M/S Nanok S*. sammen med sine folk og amerikanerne at trænge frem til Savigsigvik med dette steds årsforsyninger."

**På den grønlandske Østkyst var og er udfordringerne bestemt ikke mindre med hensyn til at bringe gods og passagerer frem uanset årstiden, hvilket denne personlige beretning fra styrmand *Niels Christian Dybkjær* fortæller på glimrende vis:**

## *M/S Varla Dan, foråret* 1967.

”I forsommeren 1967 blev rederiet J. Lauritzens polar fragtskib *M/S Varla Dan* charteret af Den Kongelige Grønlandske Handel til at foretage 3 rejser til Grønland. Den første tur skulle gå til Angmagssalik på østkysten. Bygden ligger meget nær polarcirklen. Østkysten er den øde del af Grønland, og sejlads hertil kan kun lade sig gøre få måneder af året.

Den Østgrønlandske Strøm fører fra Polbassinet til stadighed et bredt bælte af storis ned langs kysten, og kun i de rigtige sommermåneder kan man gøre sig håb om at forcere denne naturens barriere. *Varla Dan* var på 2700 ts dødvægt og bygget til at opfylde kravene til finsk isklasse 1A.

Det var altså et polarskib, som ud over det styrkemæssige også var konstrueret med isbryderstævn, isfinner, iskniv og navigationstønde i formasten, hvorfra skibet kunne manøvreres. Men det var ikke en isbryder. Disse skibe var naturligvis bedre end almindelige skibe til issejlads, men de var beregnet til at mase sig vej mellem isflager og isskosser. Her var den styrkemæssige konstruktion af stor betydning, da is og især den østgrønlandske storis er en uhyre stærk og stenhård modstander at tage livtag med.

Den 16. juni 1967 gled vi ud af Københavns Havn. Rejsen var begyndt. Vejrmeldingerne var fine. Vi skulle være årets første skib og måtte så tidligt på sæsonen forvente en del is. De iskort, vi havde modtaget fra Meteorologisk Institut før afgang, vidnede også om, at is skulle vi nok få at se. Fra satellitter var kysterne fotograferet, og på disse billeder kunne vi danne os et skøn over isforekomsterne.

Men da de ændrer sig fra time til time, blev der, når skibe nærmer sig Østkysten, sendt en flyver ud på isrekognoscering enten fra Island eller Kulusuk. Fra skibet var man så i kontakt med flyet, og til sidst blev et håndtegnet iskort smidt ned fra flyet. Vor sejlads gik fint og planmæssigt. Døgnets mørke timer svandt snart ind til næsten ingen timer, og under en sejltur i disse nordlige farvande, var der utrolige mængder dyreliv at se på. Med så meget dagslys vænnede jeg mig hurtigt til kom at sove 4-5 timer i døgnet – og var af og til lidt ærgerlig over at det nu også var nødvendigt at skulle sove, når der var noget interessant i farvandet.

Den 22. juni mødte vi isen. Gennem yderkanten af isbæltet gik det hurtigt fremover mellem spredte isskosser. Om formiddagen havde en islandsk maskine været i luften fra Kulusuk og givet os en isrecco. Næste dag ved middagstid mødte vi den rigtige storis. Under rejsen havde skipperen (H. Møller Petersen) sagt, at det var hans mening at gå ind i isen 50 sømil længere NØ-over, end på den rette kurslinie mod Angmagssalik. Hensigten var naturligvis, at blev vi fanget af isen, ville vi under driften med strømmen

drive SV-på i retning mod vort bestemmelsessted og derfor have en chance og tid til stadig at arbejde os indover. Gik vi derimod ind i isen på rette kurslinie – eller syd for – ville det være knald eller fald. Røg skibet fast, ville det drive sydpå med ismasserne, og der ville så ikke være andet at gøre end at arbejde sig ud i åbent vand og begynde forfra. Flyveren havde fundet "et godt sted", hvor iskoncentrationen "kun" var 7 til 8.

Det betød af 7-8/10 af overfladen var dækket af is. Iskoncentration 0 er åbent vand og 10 er totalt dækket af is. "Det gode sted" lå oppe i bunden af en islomme og cirka 35 sømil SSØ for indsejlingen til Kong Oskars Havn (= bugten, hvor Angmagssalik ligger) og altså i det uheldige hjørne. Vi tog chancen, kom i omdrejninger og forcerede langsomt med få sømil i timen. Isen. Ja, det var storis arret efter års ophold i Polbassinet og turen ned langs Østkysten. Tykkelsen af isen bedømte vi til mellem 2 og 4 meter, men det var meget vanskeligt at give et skøn, da isskruninger i tidens løb havde givet det hele et noget forvitret udseende.

Men kort og godt, det var svær is – hård som granit. *Varla Dan* var som sagt ikke en isbryder, men kun forstærket til sejlads i is. Vi var helt afhængige af isens villighed til at danne revner og holde afstand mellem flagerne. Der skal mere end almindelige isbrydere til at foretage livtag med storis. Vi kom stadig fremover, men farten blev ringere og ringere. Kort før midnat kom en af de altid lurende fjender i is områder, nemlig tågen. Vandets temperatur lå på -0,5 til -1,0 grad, i dagtimerne var luftens dugpunkts- temperatur en halv snes grader højere. Ud på aftenen, når solen stod meget lavt på himlen, dalede lufttemperaturen til lige omkring frysepunktet. Så der var vel ikke noget at side til, at tågen kom ud af posen.

Den var langt fra velkommen, da den blev så tæt, at sigtbarheden var lig nul. Vi kunne næsten ikke engang se, hvad klokken var. Naturligvis skærpede det ikke vort udsyn, at isen lå som baggrund. Enden blev, at vi måtte stoppe, da det var helt umuligt at se, hvor det var bedst at sejle. Radaren gav et fint ekko af Kap Dan på Kulusuk-øen, så det var ikke vanskeligt at fastslå, i hvilken retning strømmen førte os. Det undrede os lidt, at det var mod NNV eller faktisk ret mod Angmagssalik. Driften var også helt god – næsten en sømil i timen. I løbet af lørdagens første 6 timer drev vi næsten lige så langt, som vi havde sejlet den sidste fjerdedel af fredagen – og i den rigtige retning.

Hele lørdagen lå vi stoppet og var sidst på dagen kun 13 sømil fra vort bestemmelsessted. Nu blev driften dog mere V-lig. Endelig, kort efter midnat lettede tågen. Maskinen blev startet op, nu skulle vi videre og se at komme i havn. Isen så dog ud til, at den skulle nok bestemme en hel del af vore bevægelser. Kl. 0215 gik vi i gang. Alle 2000 heste kom ud af stalden og på arbejde. De rev og ruskede, trampede og sparkede, pustede og trak. De fik en spand havre mere, og Varla rokkede sig ikke en tomme. Det gjorde isen heller ikke. Vi lå fast. Iskoncentrationen blev noteret i journalen til at være 10. Smeltevands pytterne var det eneste vand vi kunne se. Det var starten til en 104 sømil lang rejse, hvor vi ikke selv sejlede ret meget. Højst kunne man sige, at vi

rokkede lidt af og til. Isen havde overtaget kommandoen og beholdt den i 10 dage, før vi endelig slap løs og kunne begynde forfra.

Om søndagen tog vi lodskud for at få tiden til at gå. For at prøve om det var muligt at nå bund, startede vi ekkoloddet et sted, hvor der skulle være over 500 meter vand under kølen. Og så var der bund på 185 meter. Det gav lidt blod på tanden, og resultatet blev, at over et stort område ligger dybdekurverne helt forkert i søkortet. I de grønlandske farvande ligger lodskuddene mange steder ret spredt, bl.a. fordi der er store vanskeligheder forbundet med at få nøjagtige målinger og samtidigt nøjagtige positioner – isforekomsterne spiller igen med i billedet.

Mandag eftermiddag kom første ubehagelige oplevelse. Alt åndede i fred og idyl. Solen skinnede fra en skyfri himmel, og jeg havde netop fået 3-kaffen serveret på broen. Den første slurk var i munden, da ørerne fangede nogle mærkelige lyde. Isen knasede og bragede. Ude i brovingen så jeg, at isen var i bevægelse – den nærmest kørte rundt som i en malstrøm. Jeg hentede ”den gamle” og kort efter var en stor del af besætningen på broen. Uhyggelige kræfter var i arbejde. Kæmpestore isflager tog livtag. Småklumper kom i klemme og blev mast, så de ikke engang kunne bruges til isterninger.

Store flager blev enten skubbet op eller tvunget ned. Det lød i øret, som når et stort stykke stof rives over, et kæmpe træ der falder, en bil der kører gennem en glarmesterforretning, peberkorn der kværnes, ja, fantasien kunne finde på meget mere. Lige rundt skibet var skruningerne ikke så voldsomme, men et par korte, voldsomme stød gennemrystede skuden, og hver gang lød det som et kanonskud. Skipperen stod hele tiden og sagde: ”Jeg kan sgu ikke lide det her. Jeg kan fan’me ikke lide det.” En bemærkning fra mig om, at isen trods alt kunne bære, affødte et ”hold din kæft” fra ”den gamle”. Da der var gået halv time holdt skruningerne op lige så pludseligt, som de var begyndt. Heldigvis, der var ikke noget ved blot at ligge til pynt, og ikke kunne gøre noget som helst. Vor eneste trøst var som sagt at gik det helt galt kunne isen bære. Kun en gang mere kom vi ud for, at isen skruede, men det var også nok.

Begge gange slap *Varla Dan* heller ikke uden skrammer. Dagene gik. En kollega meldte sig i farvandet. *M/S Nancy S.* skulle også til Angmagssalik. Da den nærmede sig isen, fik den en isrecco, og samtidigt fik vi at vide, at vi ”kun” havde 30 til 35 sømil ud til åbent vand. Situationen var gunstig for *Nancy S.*, hvorfor den kom godt indover med den lille norske *M/S Polarbjørnen* i kølvandet. Over radioen fulgte vi begivenhedernes gang, og helt inde i vore måske ikke helt rene sjæle havde vi egentligt ikke så meget imod, at de to også røg fast. Det var jo os, der skulle have været årets første skib. I dette tilfælde var skæbnen ikke tankelæser, i hvert fald rettede han sig ikke efter vore ønsker.

De to skibe meldte om tæt svær is, men kom stadig frem. Efter et døgn var begge i havn. Nu var vor eneste trøst, at *Nancy S.* ikke ville få så strålende en modtagelse som os, da den kom med bygningsmaterialer, mens vi hovedsageligt var lastet med grøntsager og

anden form for proviant, som man ikke havde set i månedsvis. Øllet havde vi også om bord. Mens solen endnu stod lavt på himlen, var de nærmest rosa i kulør. Efterhånden som ildkuglen steg højere, antog de blå og hvide nuancer. Is kan vise mange farver. – De var langt væk. Pludseligt den morgen lå de der. Ja, der var nu ingen tvivl om, hvorfra de var kommet; thi det var os, der var kommet til dem.

De lå nemlig godt fast og havde måske ligget på samme sted i mange måneder eller år. De kom nærmere, var store og imponerende – uværgeligt indgød de respekt. Der var 11. Respekten blev ikke mindre, da vi opdagede, at vi drev lige ret imod midten af flokken. Pejlingerne til de to yderste var V og SSV, og vor drift var SV. Radaren kom i gang. Det blev situationen ikke spor bedre af, idet den viste, at driften var ret hurtig, næsten 1,5 sømil på en time og ret SV, hvor den nærmeste i flokken lå. Afstanden til den var 5 sømil, da jeg ved 03-tiden begyndte at plotte de majestætiske isfjelde.

Det var ikke spor morsomt.

Afstanden til dem blev mindre og mindre. Med sekstanken målte jeg højden af den højeste top til 65 meter. Og så var der 6-7 gange mere under vandet. De var nu kommet så tæt på, at et hårrejsende billede trådte frem i kikkerten. Isfjeldene stod naturligvis på grund, sandsynligvis på et par hundrede meter vand. Og de stod fast, ja, urokkeligt fast som et fjeld. Den hurtigt drivende storis dækkede hele overfladen, hvorfor det var uundgåeligt, at en del ramte isfjeldene.

Nye masser blev dog ved at mase og skubbe sig frem, mens kæmperne blot holdt stand og blev stående. Situationen så nærmest til at være omvendt, nemlig at isbrydende fjelde kom sejlende gennem ismasserne. De store flager og skosser rejste sig på højkant ved mødet; nye skarer pressede sig frem i et uafbrudt angreb på isfjeldene, som kun blev slebet lidt i kanterne. Isen der angreb blev mast, smadret, pulveriseret og skubbet væk, op og ned. Mere kom til, angreb i det uendelige. Når enorme, metertykke isflager rejste sig på højkant, kunne de sammenlignes med en stor glasrude, der blev slået midt på af en hammer: Splintret og færdig. Afstanden var for stor til, at vi kunne høre lyden fra naturens skuespil, der tryllebandt os fuldstændigt; men mon ikke den havde fået gåsehuden frem under den langærmede undertrøje.

Atter var der tale om giganternes kamp. Vi var blot tilskuere og ville være absolut hjælpeløse, hvis vi kom i klemme. Pludseligt, da vi lå i en afstand af 1,5 sømil fra et frygtindgydende isfjeld, blev vor drift ret S, og dermed var faren overstået. Måske har en stejl skråning i havbunden været årsagen til ændring af strømmens retning, idet der var væsentligt dybere på vor position, end hvor fjeldene stod på grund. Men uanset årsagen var det et held for os; thi jeg tror ikke det havde været heldigt, hvis vort lille skib var kommet i klemme. – Det har man hørt om er sket før, og isfjeldene har aldrig lidt nogen skade.

*Nancy S.* var i mellemtiden udlosset og gået til søs igen – eller rettere i isen. Kun ganske få sømil var den kommet ud af Kong Oskars Havn, før den gik fast. Nede ved vejrstation Qudtleq var *M/S Nella Dan* i vanskeligheder. Det var ikke nemt at opretholde forbindelserne til Østgrønland. Men en dag opstod der lidt åbent vand rundt skibet. Længere og længere væk kunne vi se små revner. Isflagerne havde trukket sig lidt væk fra hinanden. Mellemrummene behøvede ikke at være ret store, før vi havde en mulighed for at presse os vej. Atter blev maskinen startet op, så vi kunne gøre et forsøg.

En af os to styrmænd kravlede i istønden for at navigere derfra. Uhyre langsomt kom skibet i bevægelse, tomme for tomme, ud over isens kontrol var *Varla Dan* nu også lidt under vores. I hvert fald indtil guden over storisen fik en anden mening. Det gjorde han ikke. De 104 sømils drift under hans egenrådige kommando var slut. Vi styrmænd fik en god læretid som isnavigatører. To gange 6 timer i døgnet navigerede vi hver fra tønden, og man kan godt være træt, når tørnen er overstået. Nu gjaldt det dog om at komme ud i åbent vand. Meningen var dog, at vi også skulle til Angmagssalik, hvor vi var savnet som en god gammel ven.

Vi sejlede nordpå og lagde os på en gunstig position. Tæt tåge forhindrede os i at få en isrecco, uden hvilken skipperen under ingen omstændigheder ville ind i isen igen. *Nella Dan* var kommet ud fra Qudtleq og lå ved siden af os. Den skulle ind til Orsuiagsuaq og derfor samme vej indover som os. Den tredje dag blev det klart vejr igen. Flyveren lod vente på sig af en eller anden grund. Vi tre skibe havde i allerhøjeste grad brug for en isrecco, da den kunne bidrage til at forkorte vor sejlads i isen meget væsentligt og dermed også forhindre mulige skader på skibene, medens en dårlig eller ingen isrecco kunne betyde ragen rundt i blinde. Denne dag blev vi dog til sidst kede af at vente og sejlede vestpå ind til iskanten.

Endelig kom flyveren, så vi kunne komme videre efter hans råd, som kort og godt gik ud på, at begge skibe skulle sejle ret mod nord ind til kysten, hvorfra vi så skulle fortsætte mod henholdsvis øst og vest. I isfyldt farvand findes noget der hedder ”landvand”. Et pudsigt navn som ikke er opfundet for at gøre grin med borgermusikken. Et stykke udefter fra en kyst – dette stykkes bredde er bl.a. bestemt af vanddybden – holder tidevandet frit for drivis. Det var dette åbne vand op mod kysten, vi skulle forsøge at nå ind til. Under denne sejlads, hvor *Varla Dan* var ved at blive hængende endnu en gang, kunne vi tydeligt se, at *Nella Dan* var meget bedre til at manøvrere.

Dette skib havde vendebare skrueblade, så maskinen ikke skulle gangskiftes. Både skruens stigning og maskinens omdrejninger kunne styres fra istønden, mens vi på Varla havde det gode gammeldags system med en maskintelegraf og en maskinmester i den anden ende. De stakkels smede havde absolut ikke et misundeligt job under issejladsen. Der var manøvrer i det uendelige – ofte flere gange på et enkelt minut. Og så kunne de ikke engang se dernedefra, hvad der foregik. Et ekstra minus for os var, at den ene styremaskinepumpe var brækket ned, så roret var en snes sekunder om at bevæge sig

fra side til side i stedet for den halve tid. Det var en gene, der gik meget ud over skibets manøvreevne. Ret længe af gangen blev vi dog ikke hængende nogen steder.

På et tidspunkt måtte vi sige farvel til *Nella Dan* – desværre – thi han havde været os en god hjælper. Vandet blev tyndere at sejle i, nu var det snart kun et spørgsmål om timer, før rejsen var til ende. Meeen, det var ved at ske et par timer for tidligt, da naturen lige endnu en gang ville minde os om sin tilstedeværelse. Og mon ikke den fik jaget os en skræk i livet – rejsens alvorligste. Kysten mellem indsejlingen til Kong Oskars Havn og den store fjord et stykke vest for – Sermilik – frembryder høje fjelde som så mange steder på Grønland.

Men der er rent vand ind til kysten, hvilket vil sige frit for skær og andre undersøiske hindringer. Kun lige et enkelt sted har Vorherre været lidt lunefuld og smidt et par store sten en lille mils vej fra kysten. Blot et par små fyre der ikke mere end lige stikker snuden op over overfladen ved højvande. At sejle mellem kysten og skærene kunne vi af en eller anden grund ikke gøre. Et isfjeld stod på grund 3-400 meter syd for skærene, og derfra og videre sydpå lå så meget is, at det fik os til at tænke på endnu en 10-dages tur uden brug af maskinkraft.

Tilbage var der så kun mulighed at sejle mellem isfjeldet og skærene. Tidspunktet var da lørdag den 8. juli 1967 kun var få timer gammel. Issituationen var nogenlunde, solen skinnede, og alle var glade over, at rejsen snart var til ende. En fanger kom i sin kajak med en sæl på slæb. En vidunderlig grønlandsk sommermorgen at gå på jagt, næsten synd for sælen at lade sit liv på sådan en dejlig dag – men den enes død osv. Men på en gang blev vi i en halv times tid fuldstændigt blinde for idyllen. Netop på linie mellem isfjeldet og skærene fik vi en stor isskosse på boven, og den var ikke til at slippe af med. Da der var begrænset plads til at manøvrere på, lod det sig ikke gøre at slå bak, hvilket ellers ville have været det bedste. Jeg sad selv i istønden på det tidspunkt og foretog en masse manøvre og blev uden tvivl bandet langt væk af 2. mester.

At få en genstridig isklump på boven var i for sig ikke noget særligt. Lignende havde vi prøvet utallige gange. At ligge midt imellem et skær og et isfjeld havde vi heller ikke forventet skulle give anledning til nogen form for rystende hænder og kold sved på panden. De rystende hænder blev som på en olding, og den kolde sved som et vandfald. Et afskyeligt vræl fra højttaleranlægget forkyndte, at skipperen ville tale med mig. Han skræppede op som i en strikkeklub, hvor der er tabt en maske. En hel masse mindre pæne ord, noget om is der sætter og endnu en række eder. Men der var noget om snakken, isen var helt tosset at se på. Ved isfjeldet kom den ene skosse efter den anden drivende rundt og ret ind imod land. Og strømmen førte skibet i samme retning. Stævnen hang stadig på isskossen, mens der blev mindre og mindre plads at manøvrere på. Skipperen råbte vildt fra broen: ”Skæret, for helvede mand, vi kommer nærmere og nærmere, få os væk for satan.” Det var jo det, jeg prøvede på. Vi drev ret hen imod det, mens skibet blev udsat for samme antal manøvrer, der normalt anvendes til 100

havneanløb. På højttaleren kunne jeg høre en elev var sat til ekkoloddet for hele tiden at varsko vanddybden. Det lød ikke opmuntrende: 50, 43, 35, 28, 20…. Favne – og kun 5-10 sekunder mellem hver melding. Hold da kæft. Jeg slukkede for højttaleren, det var til at blive endnu mere nervøs at høre på.

Jeg rystede næsten over hele kroppen. Styrepinden og maskintelegrafens håndtag var helt fugtige at holde på. Men så var vi heldige. Nu eller aldrig. ”Bare kør fuld”, skreg skipperen fra broen. Maskintelegrafen fik to gange frem og tilbage og blev stående på fuld. 2.mester vidste, hvad det betød. Omdrejningerne røg i vejret, passerede normalt fuld og den røde streg og stoppede ved maksimum. Denne voldsomme kørsel fik skuden til at ryste som et espeløv. Der var nu lidt åbent vand mellem skibet og den genstridige isflage, vi slap løs og farten øgedes. Det ene store drøn efter det andet vidnede os om, at farten var alt for høj efter normale omstændigheder.

Men dette var ikke normale omstændigheder. Isen malede rundt, der var kommet mere og mere af den, og det forbandede skær var ikke ret langt væk. Jeg kunne have haft behov for et nyrebælte oppe i istønden under de voldsomme sammenstød, vi havde med isen. Naturligvis var vi helt klar over, at det gav skader på skibet, men vi slap vist gennem den morgen på billigste måde. Og vi havde været tæt på. Da det hele var overstået, mente man fra broen at skibssiden havde været 50 til 70 meter fra den del af skærene, der stak op over vandet. Hele hændelsen havde varet omkring en halv time. Tre timer senere var *Varla Dan* fortøjet i Angmagssalik.

*M/S Varla Dan presset af polarisen*

*(Foto: Niels Chr. Dybkjær)*

Ubehagelighederne var ikke forbi - efterhånden som losningen skred frem, dukkede skibssiderne og mellem-dækkene frem. Oh, hvilket syn. De kanonskud, vi havde hørt under isskruningerne, var kommet fra sprængte spanter. Omkring 100 var sprængt eller bøjet.

Skibssiderne var trykket ind af store buler. Mellemdækkene lignede vaskebrætter. FP-tanken og trimtankene lignede sammenkrøllede aviser. I boven havde den tykke stævnplade en over en meter lang revne.

Skibet var blevet godt mærket af at prøve kræfter med storisen. Rejsen havde været lidt ud over det almindelige, interessant og et par gange lidt for spændende. Man får mere og mere respekt for storisen, jo mere man sejler i den.

Smedene lappede hullerne så godt de kunne. Så sejlede vi hjem til Danmark, hvor *Varla Dan* kom 3 uger på værft hvor skibet fik udskiftet omkring 70 tons stål, hvilket er ret meget for et skib af den størrelse, men vi blev også hårdt medtaget.

Niels Christian Dybkjær. 2. styrmand på Varla Dan 1967."

## Tre skibe indefrosset i Diskobugten 1971/72

I 1956 vendte *M/S Britannia* om da den for nordgående mødte Vestisen ud for Diskobugten jævnfør Hans Jakobi's beretning, men mange år senere ville skæbnen, at skibet indefrøs i Diskobugten sammen med to andre skibe fordi Vestisen spærrede for udsejling af Diskobugten:

Jeg citerer følgende fra *KGH Orientering nr. 46, 1972*:

"Vestisen kom i vinter tidligere til Grønland end normalt, og dette skabte for KGH problemer, der er større end de, som Vestisen plejer at påføre os.

Den 11. december 1971 rapporterede føreren af *MS Nanok S*. således at have gennemsejlet tæt sammenpresset tallerken-is af 20-30 cm tykkelse med skruninger op til 1 meter på hele strækningen fra Vester Ejlande til Holsteinsborg.

På daværende tidspunkt var endnu tre skibe under ekspedition i Diskobugten – nemlig *MS Frida Dan*, *MS Britannia* og *M/T Irland*. På baggrund af meldingen fra *MS Nanok S.* samt rapporter om meget lave temperaturer besluttedes det at lade de nævnte 3 skibe følges ad sydover for i i givet fald at kunne assistere hinanden.

Skibene afsejlede fra Egedesminde den 14. december om morgenen, men allerede den samme dags eftermiddag stod det klart, at skibene ikke kunne komme længere ved egen hjælp. På dette tidspunkt befandt skibene sig ca. 30 sømil sydvest for Egedesminde, og af hensyn til skibene og de om bordværendes sikkerhed blev det straks besluttet at søge isbryderassistance.

Nærmeste sejlklare isbryder viste sig at være den canadiske *John Cabot*, som herefter afgik fra New Foundland den 15. december om aftenen med forventet ankomst til de tre skibes position den 20. december.

På grund af voldsomt ispres så de tre skibe sig imidlertid nødsaget til at søge tilbage til Egedesminde, hvortil det lykkedes at nå den 19. december om morgenen uden beskadigelser af nævneværdig art.

Uvejr og overisningsproblemer forsinkede den canadiske isbryder således, at den først den 22. december var på højde med Holsteinsborg, hvor ismasserne imidlertid var af en sådan karakter, at isbryderen gik fast og måtte opgive videre sejlads nordover. Yderlig forsøg på fremskaffelse af større og stærkere isbryder blev gjort og resulterede i et tilbud fra canadiske myndigheder om assistance med *Louis S. St. Laurent*. Da denne isbryder først ville kunne være fremme ved Egedesminde i første halvdel af februar. På hvilket tidspunkt den hårdeste vinter erfaringsmæssigt sætter ind og risikoen for havari på de 3 skibe under sejlads efter isbryderen gennem ismasserne dermed ville blive

forøget, besluttede Handlen i samråd med skibenes rederier og kaptajner at reducere mandskabsstyrken om bord og derefter lade de 3 skibe forblive i sikker havn i Egedesminde indtil sissituationen atter tillader udsejling derfra, formentlig ultimo april i år (1972). ”

*M/T Irland – M/S Britannia – M/S Frida Dan*

## Follow up

Her i 2015 har tidligere matros Palle Jokum Szymanski Børsdal bidraget til dette kapitel med denne lille ”follow up” på ovenævnte beretning fra 1971/72:

”Jeg påmønstrede *M/S Britannia* som matros i slutningen af april 1972, og på det tidspunkt var *M/S Frida Dan* afgået fra Egedesminde.

Sammen med *M/T Irland* afventede vi imidlertid assistance fra den isbrydende slæbebåd *M/S Sigyn,* men da den ankom ville hovedmotoren på *M/S Britannia* ikke starte. Det skabte store frustrationer om bord, men vi måtte pænt vente på at *M/S Sigyn* kom tilbage efter først at have eskorteret *M/T Irland* gennem isen ud på åbent vand.

*M/S Sigyn* kom tilbage en uges tid senere for at assistere *M/S Britannia*, og et par timer efter afgang lå begge skibe stille for at konferere om den bedste rute ud af isen. Efter ca. 30 minutter snak frem og tilbage foreslog man på *M/S Sigyn* en rute, som man på *M/S Britannia* stærkt frarådede idet man mente, at der var klippeskær på den foreslåede kurs. Det blev kraftigt afvist af *M/S Sigyn* der henviste til, at man sejlede på kysten hele sommeren og derfor kendte området ganske udemærket.

Vi undlod at følge *M/S Sigyn*, og efter ganske kort tids sejlads ramte *M/S Sigyn* ganske rigtigt et klippeskær og lagde sig i en 15-20 graders vinkel på det. Der var ikke så lidt hovedrysten i styrehuset på *M/S Britannia*.

*M/S Sigyn* flyttede nu rundt på vandballasten hvorpå de fik ”vrikket” sig fri af klippeskæret, og derpå sendt deres dykker ned for at tjekke eventuelle bundskader på skibet. Der var heldigvis ikke slået hul i skroget, så efter nogen tid var alle klar til at fortsætte sejladsen, og nu lød det spagfærdigt fra *M/S Sigyn* over skibsradioen: Har I et forslag til en rute ?

Det havde vi, og efter 3-4 dages issejlads nående vi åbent vand hvor der var gang i en hård kuling og stadig isskossser her og der.

Fra afgang Egedesminde og til vi kom ud på åbent vand stod jeg dagligt mange timers til rors og havde således ”første parket” til begivenhederne. ”

## Noté

De to fotos af de tre indefrosne skibe i Egedesminde bringes med tilladelse fra pensioneret KGH befragter Ole Albertsen private arkiv.

## *M/S Søkongen*

Distriktsfartøjerne havde det heller ikke altid lige nemt om vinteren, og *KGH Orientering nr. 58 1976* bragte en artikel *Dramatisk rejse Kangamiut – Sukkertoppen* hvorfra jeg citerer:

”Denne vinter har været usædvanlig streng i Grønland og har medført store vanskeligheder for skibsfarten. Her følger et eksempel på en særdeles dramatisk rejse.

Efter at have været indespærret af is ved Kangamiut siden den 22. marts afgik *M/S Søkongen* den 2. april kl. 0700 mod Sukkertoppen med passagerer om bord. Vejret var dårligt med kraftigt snefald.

I løbet af eftermiddagen blæste det op, og *Søkongen* blev af en vestlig vind styrke 7 med den sammenpressede is drevet ind mod land.

Over radioen tilkaldte man hjælp fra politikutteren *Malik* der kl. 1600 afgik for undsætning, men som i en afstand af ¾ sømil fra Sukkertoppen havn gik fast i isen uden mulighed for at forcere en opskruet isbarriere.

Kl. 1800 meddelte *Søkongen*, at man var i besæt i isen ved Avatdlerpassuaq lidt nord for mundingen af Angmaqoq-fjorden og at man med isen drev ind mod øen og skærene foran denne.

Situationen blev mere og mere alvorlig, og hen på aftenen var *Søkongen* presset ind til en afstand af ca. 2-3 meter fra land og med kun ca. en halv meter vand under kølen.

Fra *Malik* opgav man *Søkongen's* nøjagtige position og meddelte, at man ikke selv kunne forcere isen, men skønnede, at mindstekrav til hjælpefartøj ville være for eksempel en af KGH's trawlere.

Trawleren *Manitsoq* befandt sig på en position mellem Fyllas Banke og Banan banken og beordredes nu til at gå nordover for at assistance. Man forventede at kunne være fremme i løbet af natten.

Imidlertid forværredes situationen, og man besluttede at evakuere *Søkongen* der da stod med hælen på et skær, medens forskibet sank med faldende vand. Kl. 2315 var både passagerer og besætning ved hjælp af gummibåde sat i land på øen.

Man havde ikke længere radiokontakt.

Ved 5-tiden om morgenen den 3. april var *Manitsoq* ca. 4 sømil fra *Søkongen*, hvis lys man kunne se, men man havde store vanskeligheder med at forcere isen og sad fast adskillige gange i flere timer.

Det var nu fra Kangamiut oplyst, at der mellem passagererne befandt sig en hjertepatient, og efter en samtale med lægen i Sukkertoppen besluttedes det at rekvirere en emergency-flyvning fra Godthåb. Denne flyvning gennemførtes, og man medtog alle passagererne fra Søkongen og ankom med disse til Sukkertoppen kl. 1630.

Trawleren *Manitsoq* var i mellemtiden gået fuldstændig fast i isen, og anmodede om assistance fra *Bamsa Dan*, der befandt sig ca. 6 timers sejlads syd for Godthåb. *Bamsa Dan* satte herefter kursen nordover for at gå de nødstedte fartøjer til undsætning. I løbet af aftenen kom *Manitsoq* dog fri ved egen hjælp, og befandt sig om morgenen den 4. april ca. 5 sømil ude.

*Bamsa Dan* fortsatte mod *Søkongen* som nåedes kl. 1115. Der sattes trosser om bord, ok kl. 1215 var Søkongen trukket fri af skæret. Der forsøgtes at lade *Søkongen* slæbe efter *Bamsa Dan*, men det måtte opgives på grund af isen, der hvivledes rundt af *Bamsa Dan*'s kølvand, og man lod så Søkongen følge efter for egen kraft i den rende, *Bamsa Dan* lavede gennem isen. Endelig kl. 1510 den 4. april ankom *Søkongen* til Sukkertoppen. *Bamsa Dan* var da allerede gået sydover, ledsaget af *Manitsoq*, der atter gik på fiskeri. I sandhed vanskelige forhold at sejle under"

## Umanakfjorden 1984

*M/S Svendborg, Umanakfjorden 21. juni 1984*

*(Foto: Ejvind Jensen)*

I strenge vintre kan det ”trække ud” med at vinterisen bryder op, og så kan isen udgøre et problem for selv kraftigt isforstærkede polarskibe med god maskinkraft; ultimo juni måned 1984 kæmpede KGH Unit Load polarskibet *M/S Magnus Jensen* og det KGH chartrede polar fragtskib *M/S Svendborg* sig således med stort besvær gennem fjordisen i Umanakfjorden frem til henholdsvis zinkminen i Marmorilik og distriktsbyen Umanak.

Sankt Hans aften den 21. juni 1984 befandt begge skibe sig stadig i vinterisen ude på Umanakfjorden hvorfor skibenes besætninger tændte et Sankt Hans bål imellem skibene. Der er faktisk kun et par hundrede meter mellem de to skibe på billedet.

De arktiske isforhold er meget ofte uforudsigelige, og på nogenlunde samme tidspunkt året efter sejlede *M/S Svendborg* således for fuld kraft gennem Umanakfjorden. Vinterisen var drevet til havs, og skibet ankom derfor Umanak allerede den 14. juni…!

*M/S Svendborg i Umanak havn, 1985*

*(Foto: Bjarne Rasmussen)*

## Forlis & Havarier m.v. efter 1945

De barske isfyldte vande ved Grønland har ofte forårsaget forlis og havarier lige siden vikingerne i Kongeriget Danmark begyndte at besejle Grønland for over tusinde år siden.

I denne bog vil vi imidlertid kun se nærmere på større hændelser i de grønlandske farvande fra 1945 og frem til 2000; hændelser som de involverede har skrevet beretninger om, og som de har givet mig tilladelse til at bringe i denne bog.

### *M/S Jopeter* hændelsen, 1955

Her følger beretningen om den norske sælskute *M/S Jopeters* forlis og genopståen som den blev oplevet af Niels Bahnson der var om bord.

Del 1.

Jeg vil denne og de følgende gange berette om de dramatiske hændelser omkring et skibsforlis, jeg selv deltog i som passager og delvis også som telegrafist; herunder de eneste gange i mit liv, jeg har udsendt "SOS". Alt med forbehold for mulige erindringsforskydninger og forglemmelser. Det er jo mange år siden.

I begyndelsen af august måned 1955 var det meningen, at det gode skib *Jopeter*, en norsk hav fiskerbåd, ombygget til ishavsskude, skulle bringe forsyninger til den militære slædepatrulje Sirius' hovedkvarter og vejrstationen, begge i Daneborg, og derefter til den meget isoleret beliggende vejrstation Danmarkshavn i Nordøstgrønland på knap 77 graders nordlig bredde.

Denne sidste position var dengang den nordligste på Grønlands østkyst, som kunne forsynes fra skib. Og så var det endda ikke alle år, det var muligt. Det afhang selvfølgelig af is situationen. Derfor var der også i Danmarkshavn reserveforsyninger af det nødvendigste til et ekstra år eller to. Det var før, der var landingsbane på stedet. For ikke at sende skibe ud i håbløst vanskelige is situationer skulle der udføres observationsflyvninger for at bedømme pakisens omfang. Dét år lå isen meget fast og uigennemtrængelig ind mod kysten ca. fra Shannon øen og nordover.

Alligevel blev den nødvendige is rekognoscerings flyvning ikke gennemført. Det var nemlig sådan, at én af den danske regerings ministre gæstede Østgrønland, og nu krævede han rekognoscerings flyet stillet til rådighed for sin hjemrejse. Et par uger før skibet skulle afsejle mod Danmarkshavn, havde jeg vagten på radiostationen, og jeg blev meget betænkelig, da jeg erfarede om den manglende is rekognoscering.

I begyndelsen af min friuge sidst i juli havde jeg besteget Harefjeldet (ca. 5 km fra stationen) og var derefter vandret et stykke ind i Germanialand og havde besteget Firehundredemeterfjeldet (ca.10-15 km mod nord), og jeg havde set, at isen lå usædvanlig fast fra kysten og ud, så langt øjet rakte. På baggrund af den manglende is rekognoscering tog jeg mig nu også tid til at bestige det nærliggende ca. 150 meter høje Termometerfjeld, og jeg kunne konstatere, at situationen ikke havde ændret sig. Jeg sendte derfor en note herom til Scoresbysund. Jeg var jo selv én af den halvdel af personalet, der skulle rejse hjem. Hvis skibet så ikke kom, ville vi sandsynligvis blive bedt om at gå ind i Dove Bugt til Hvalrosodden (en spadseretur på 50 km), hvor Lakse elvens udløb havde skabt åbent vand.

Der ville så i givet fald en Catalina kunne lande med de nye folk og tage os ombord til hjemrejsen. De af mine kammerater, der skulle blive et år længere, blev ikke særligt glade, da jeg fortalte dem om det. De mente, at jeg havde overreageret. De ville selvfølgelig gerne se de ting, de havde bestilt op hjemmefra, og da min vagtperiode var ovre, blev der sendt en mere optimistisk melding.

Vi fik kort efter at vide, at skibet var på vej, og det dukkede da også op ud for nordspidsen af Koldeway øerne. Dér kom det til at sidde fast i isen, og efter at det mange gange forgæves havde forsøgt at nå ind, måtte vi se det returnere mod syd. Men det vendte tilbage, og vi kunne længe se det hugge sig frem gennem isen. Efter en noget hård medfart nåede det endelig ind i naturhavnen ved vejrstationen.

Nu begyndte de hektiske dage, vi kaldte "skibstiden". Der var nye folk, der skulle bydes velkommen: Knud Ernø, den nye stationsleder, John Alfred Larsen, telegrafist, Mogens Bloch Poulsen, telegrafist, Leif Klintmann, radiotekniker, Anton Johan Thomsen, maskinmester, og Bertel Møhyl Hansen, radiosondemand. Desuden var der på hjemrejse fra Daneborg vejrstation: John Ahlgren, maskinmester, og Frits Conradsen, kok. Fra Sirius var følgende med på hjemrejse: Svend Henckel, Steen Malmquist, Ivan Rasmussen og vist et par stykker mere.

Så begyndte losningen af *Jopeter*. Da der ikke var nogen havnekaj, måtte skibet ligge til ankers et stykke ude i den lille bugt, vi kaldte havnen. Losningen måtte foregå med en stållossepram, på siden af hvilken motorbåden var bundet fast. Stykgodset var ikke noget stort problem. Det, der var virkelig hårdt, var losningen af de mange kul sække, der var fyldt op som til bomstærke havnearbejdere. Sådan en fysik var der ikke mange af os, der havde, men i land kom de da. Så var der alle stålflaskerne med brint til vejrballonerne. Brint er ganske vist det letteste af alle grundstoffer, men det er stål ikke. De var tunge at danse med, og vi var komplet mørbankede ved fyraftens tid. Til gengæld var alt det bedste sat på bordet ved aftensmaden, og der manglede heller ikke snapse! Kaptajn Nakken var bekymret for hjemrejsen, og han ønskede at forlade Danmarkshavn så hurtigt, det overhovedet kunne lade sig gøre, så losningen blev en hel del mere

forceret end sædvanligt. En overvintring i Danmarkshavn var hverken hans eller resten af besætningens kop te!

## Del 2.

Allerede den 26. august 1955 var losningen tilendebragt og alt, der skulle med hjem til København var bragt ombord, efter at *Jopeter* kun havde ligget i naturhavnen ved Danmarkshavns vejrstation i 3 dage. Klokken 21:30 sattes kursen ud mod storisen nord om Koldeway-øerne. Til at begynde med gik det med nogenlunde god fart, selv om vi hurtigt kom ind mellem nogle etårige fjordisflager af ca. 2 meters tykkelse.

Men da vi nåede udsejlingen mellem Kap Bismarck og Lille Koldeway, mødte vi Storisen fra den Østgrønlandske Polarisstrøm. Det er is, som er dannet endnu længere mod nord, og som langsomt år efter år har vokset sig tykkere, mens den drev med strømmen ned langs Østkysten. Den var navnlig tidligere frygtet af alle skibsførere, hvis skibe enten slet ikke eller i bedste fald kun med nød og næppe slap igennem mellem de ofte mere end 10 meter tykke flager. Adskillige skibe er i tidens løb forlist under forsøget.

Nå, vi var da optimister (endnu), og vi vendte foreløbig om for at prøve at sejle syd på i Dove bugt inden for Store Koldeway. Den ligger dér og forhindrer Storisen i at trænge ind i bugten og spærre. Inde i bugten var der på et langt stykke fuldstændig åbent vand, og vi kunne uhindret sejle godt 100 kilometer, indtil vi nåede tætpakket is ved sydenden af Store Koldeway. Den strakte sig derfra tværs over bugten til fastlandet lidt nord for Bessel Fjord. Det var fjordisen, som var blæst sammen af en nordlig vind, og selv om den i tykkelse ikke kunne hamle op med Storisen, var den så pakket, at der ingen render var at sejle i. Vi sejlede derfor tilbage mod nord igen langs den maleriske Store Koldeway, der med sine trekantede, til dels gennemgående, kløfter kunne minde om en gigantisk trolds brune tandrække.

Vi prøvede at sejle ind i strædet mellem Store Koldeway og Lille Koldeway, og vi nåede næsten så langt frem som ud for Røseløbet, som ved lavvande deler Lille Koldeway i en nordlig og en sydlig ø, men så var der også spærret den vej. Under krigen havde tyskerne et depot og en påbegyndt vejrstation dér. Stedet blev fundet af en amerikansk isbryder og ødelagt, inden vejrmeldingerne rigtigt kom i gang. Jeg havde tidligere på året besøgt stedet sammen med Erik Hjortenberg Knudsen og fandt ved den lejlighed tyskernes kodebog med det mærkelige navn "Wurmtafeln". Lystiden, hvor solen var på himlen døgnet rundt, var ved at være forbi. Vi var nu nået til den 28. august, og mens vi forsøgte os inde i strædet, kunne vi glæde os over en solnedgang med usædvanlige og smukke lysvirkninger. Ja, så var der jo ikke andet at gøre end at forsøge sig mod syd igen.

Og atter fik vi muligheden for at studere den bizarre vestside af Store Koldeway. Den var vi nu mange, der i forvejen var ret godt kendte med fra vore slædeture. Ikke så langt fra nord enden af øen ligger områdets højeste fjeld, Røde Fjeld. Det er 970 meter højt og

har sit navn på grund af, at det er lysende rødt midt i et mørkt landskab, når solens stråler rammer det ved mørke tidens slutning sidst i februar. Ca. en fjerdedel af øens længde fra sydenden, går en af kløfterne helt igennem, således at man kan køre med hundeslæde tværs over øen. Stedet kaldes trækpasset.

Flere steder ligger der gamle hytter, nogle bygget af Nanok fangstmænd og andre af amerikanerne under krigen. I de sidste var der stadig feltrationer i 1955! Vi lå et døgn ved den sydlige iskant i dårligt vejr og ventede på, om isen ville slække lidt, så vi kunne komme videre. Da det endelig klarede lidt, både i isen og i vejret, gik kaptajn Nakken sammen med matrosen Johan ind til kysten over isflagerne.

De ønskede at få et bedre billede af issituationen, end man kunne få fra tønden i skibets stormast. Derfor besteg de et ret højt fjeld. I mellemtiden slækkede isen noget mere, og styrmanden skyndte sig at forcere et stykke fremad. Jeg var faktisk lige på nippet til at tro, at han ville agterudsejle de to. Men det var heldigvis ikke meningen, selv om de måtte trave et langt stykke for at komme hen til skibet, der var sejlet uden om en større gruppe isflager. En Norseman vandflyver fra Lauge Kochs geologiske ekspedition kom forbi, og gennem radioen fortalte piloten, at der var åbent vand på den anden side af det trekantede forbjerg Kap Haystak. Det gik dog kun langsomt fremad, mens vi stangede til isflage efter isflage, og da vi kun var få kilometer nord for kappet, blæste det desværre op fra nord, og i løbet af kort tid ville de render, vi havde banet os igennem, lukke tæt til, så kaptajnen beordrede fuld kraft tilbage mod bugtens åbne vand for ikke at blive indespærret dér.

Fra Danmarkshavn var der nu kommet melding om, at det var begyndt slække i storisen syd for Kap Bismarck. For fjerde gang kunne vi nu studere alle de ens høje fjelde op langs Store Koldeway. Denne gang lykkedes det faktisk med det samme at komme ud i selve Storisen, men det gik langsommere og langsommere, for isen begyndte atter at pakke. Vores stationsleder fra vejrstationen, Bille-Fretz, var ikke ret glad for situationen, og han spurgte flere gange skibets stewart, om han troede, at vi nogensinde ville slippe ud af isen igen. Jo, det gjorde han da: "Vi skal nok slippe yt av isen". Dagen efter var det slut med at komme fremad. Nu sad vi helt fast, og alle kneb blev taget i brug. Besætningen gik ud på isen og forsøgte at sprænge os vej ved hjælp af dynamit, og man satte wirer fast i isen, for at forsøge at trække flagerne fra hinanden ved hjælp af skibets spil. Bille-Fretz spurgte vist for femte gang stewarten, om han troede, at vi ville komme ud af isen.

Da fór der en djævel i stewarden, han så víst på Bille-Fretz og sagde med dyster røst: "Joh, nok kommer vi yt av isen, men det bliver dén væj!" Og han viste nedad med tommelfingeren. Så han blev ikke spurgt igen! Om aftenen blæste det op, og isen pakkede endnu tættere og pressede hårdere og hårdere mod skibssiden. Skibet begyndte at få slagside, og pludselig lyder der et drøn henne agter. Et spant knækkede og blev presset ind i proviantrummet. Vandet fossede ind, og man reddede i hast, hvad

man kunne nå at få i sikkerhed af provianten, før man lukkede den vandtætte dør. Ydermere brød rormaskinen sammen.

Vi lå nu temmelig hjælpeløse i mørkningen på østsiden ud for den nordlige del af Store Koldeway.

## Del 3.

Da vi stod op (passagererne), var vi stadig fast i den samme is, men i nattens løb var isen med os drevet ca. 50 km mod syd. Det var nu den 1. september og vi lå ud for Trækpasset. I løbet af dagen lykkedes det nordmændene at få repareret rormaskinen, og den næste dag, da der var kommet bevægelse i isen, fik man "møvet" skibet ca. 100 meter længere frem i forhold til isen, og stemningen blev straks lidt mere optimistisk. Det holdt desværre ikke så længe, for isen begyndte igen at presse, og om aftenen fik skibet igen slagside. Denne øgedes, og vi fik adgang ned til lasten, så vi kunne hente noget af den nedpakkede polarudrustning. Derefter blev lugerne igen omhyggeligt skalket.

Et par dage før var der sket det, at kokken fra Daneborg, Frits Conradsen, fik stærke smerter i maven og feber. Da han især var meget øm i højre side, kunne vi fastslå, at han havde blindtarmsbetændelse. Jeg tror nok, at vi over radioen rådførte os med lægen i Mestersvig, jeg husker det ikke så nøje, men jeg husker, at vi gennemsøgte skibets medicinskab for at finde penicillin. Det var der ikke, men vi fandt et andet antibiotikum, aureomycin eller aeromycin, hed det vist, og det skulle ligesom penicillin gives intramuskulært.

Der var bare det ved det, at der kun var morfinsprøjter, og de var alt for spinkle. Jeg gav ham alligevel alt det, jeg turde, intramuskulært, og det var ikke særlig sjovt, især ikke for ham. Han blev pålagt at blive i sengen med varmt omslag og at sulte og kun drikke vand. Det kneb ham hårdt at overholde dette. Men det var den eneste chance, vi kunne give ham. Senere på aftenen tiltog skibets krængning yderligere, og man havde svinget en redningsbåd ud på isen, for det tilfælde at Frits Conradsen ikke selv kunne gå, hvis vi skulle forlade skibet. Ved mørkets indtræden nærmede skibets hældning sig 45 grader, og man begyndte at bære udrustning ud på isen, ud over nogle moskusokseskind fra lasten også skibets nødsejl.

Kaptajnen havde kaldt alle mand på dæk og Danmarkshavn var blevet informeret over radioen. Pludselig gav det et ryk i skibet, de 45 grader blev overskredet, og kaptajnen gav ordre til, at vi skulle springe ud på isen. Alle havde taget deres polarudrustning på, undtagen én mand. Det var Bille-Fretz. Vi så til vores undren og forskrækkelse, at han mødte op i jakkesæt, med almindelige sko og en blød hat på hovedet. Desuden havde han et vækkeur i den ene hånd. Han tog nogle Charleston-trin, og fjernede sig ud over isen. Jeg og flere andre stod nærmest forstenede og så efter ham.

Heldigvis reagerede en Sirius mand, Ivan Rasmussen, kaldet "Ras", i rette øjeblik. Hurtigt sprang han efter Bille-Fretz og nåede ham, lige før han forsvandt i mørke og gus. Kort efter kom de to tilbage til os andre syngende: "Se det summer af sol over engen". Det virkede lidt bizart, men jeg tror, at "Ras" dermed prøvede at lyse lidt op i den noget dystre stemning. Vi havde også fået en redningsbådsender med håndgenerator med ud på isen, men da vi ville prøve at kalde Danmarkshavn med den, opdagede vi, at dens modtager ikke virkede (måske havde den slet ingen?).

Bille- Fretz, der nu var kommet til fornuft, sagde så, at han havde en batterimodtager, der virkede, oppe i sin kahyt "Den henter jeg", kom jeg til at sige, uden at tænke over, hvad det indebar. Jeg fortrød det med det samme, men der var ingen vej tilbage. Jeg måtte op på skibet igen. Der var et stykke vej at gå, for vi havde placeret os noget væk fra skibet for ikke at blive ramt af masten, hvis det kæntrede. Jeg kom med besvær op i kahytten og fandt modtageren.

Jeg var faktisk skrækslagen og blev chokeret gang på gang, når skibet rykkede sig, og det drønede, når spanter sprang. På vejen ned så jeg, at der var ild i komfuret i kabyssen. Jeg tror nok, at jeg fik det slukket. Dækket var begyndt at bule op, og jeg var lettet, da jeg igen stod på isen. Vi nåede nu ikke at få kaldt Danmarkshavn, for næsten lige, da jeg var kommet tilbage til de andre, kom der bevægelse i isen. Flagerne malede rundt mellem hinanden, nogle knækkede over, og der kom en dønning, da skibet pludselig rettede sig op.

Nu fik vi for alvor travlt. Vi fik reddet alt godset og os selv hen til skibet ved at springe fra flage til flage, men vi kom til at stå over for en lodret skibsside, som vi ikke kunne komme op ad. Heldigvis vidste de norske matroser råd, og to eller tre kravlede op på ryggen af hinanden, og den øverste svang sig op på dækket og smed en rebstige ned. Mærkeligt nok kan jeg overhovedet ikke huske noget om, hvordan Frits Conradsen klarede sig under alt dette. Jeg tror dog ikke, at man ligefrem havde glemt ham!

## Del 4.

Morgenen efter den skrækkelige nat mellem den 2. og 3. september var vi alligevel tidligt oppe. Det var heldigt nok, for pludselig hørte vi motorlarm, og ud af intetheden kom tre amerikanske flyvemaskiner at typen Lockhed P2W Neptune. Det var ubåds eftersøgnings fly, som bag ved haleroret var udstyret med en ret lang "brod". Nogle år senere viste jeg et foto af dem til min fætter Kenneth fra Californien. Han havde bl. a. en elektronikfabrik i Silicon Valley, og han kunne fortælle mig, at i denne "brod" sad der et fintmærkende magnetometer. Brodden var der for at magnetometret kunne sidde så langt væk som muligt fra motorerne og andre ståldele. Når så flyveren fløj lavt hen over vandet over en neddykket eller forlist ubåd, gav magnetometret udslag, Det skulle også være nyttigt ved dårligt sigt, og hvis våd sne svækkede radarekkoerne. Trods meget

dårligt sigt fandt disse avancerede flyvemaskiner os uden hjælp af pejlesignaler og kastede forskelligt overlevelsesudstyr ned med faldskærm.

Mine forældre fortalte mig ved hjemkomsten, at Danmarks Radio havde bragt følgende melding: "Det norske skib *Jopeter* er forsvundet ud for Grønlands kyst, og der hersker i øjeblikket snestorm i området".

Den 4. september kom der slæk i isen, og kaptajn Nakken satte kurs udefter mod is randen. Herunder blev vi overfløjet af både en dansk Catalina og et stort amerikansk fly. Humøret blev højt, jeg stod længe oppe på broen og nød sammen med rorgængeren noget harmonikamusik fra en eller anden norsk radiostation. I lang tid gik det fint fremad næsten uden hindring fra den nu noget spredte is. Da vi gik til køjs, regnede vi med, at nu havde vi set det sidste af storisen, og at vi i morgen ville sejle for fuld fart i åbent vand på vej mod Norge. Men sådan skulle det desværre ikke gå. Klokken 4 om morgenen vågnede vi ved et ordentligt drøn og en rystelse, der gik igennem skibet. Vi fór forskrækkede op og erfarede snart, at vi var kommet til at bakke ind i et isfjeld, hvorved skrueakslen var brækket, så skruen nu lå på havets bund. Det var en grim skuffelse for os alle, nok allermest for kaptajn Nakken og hans folk, der havde været så nær ved at redde deres skib.

Men kaptajn Nakken var en fighter, og han beordrede skibets nødsejl sat op. Hvis isen slækkede endnu mere, og vinden blæste fra det rigtige hjørne, kunne han måske manøvrere det ud til is randen, der kun var 7 sømil borte. Derfra ville det, hvis vejret stadig var os nådigt, kunne hentes og blive bugseret til Norge. Men vejret var os langtfra nådigt. Det blæste op, desværre ikke fra den rigtige retning, og snart var en hård snestorm over os. Det kneb med den radiotelefoniske kontakt, og styrmanden var ikke særlig ferm til morse, så kaptajn Nakken sagde, at det måtte de mange gode telegrafister fra vejrstationerne da kunne klare.

Så vi lavede en vagtplan, og vi startede hver udsendelse med SOS. Jeg husker ikke, hvor mange, vi var om det. Jeg kan huske, at ud over mig selv var der Ib Palle Madsen, også fra Danmarkshavn. Dette "SOS de LCOE" brændte sig sådan ind i min hukommelse, at jeg lige siden har kunnet huske skibets kaldesignal. Ganske vist ikke sådan uden videre, jeg må stadig først lige sige eller memorere: "didadidit dadidadit dadada dit"

Det kan jeg så nemt oversætte til LCOE. Vi erfarede via radioen, at amerikanerne havde iværksat en større redningsoperation. Et stort Douglas C-124 Globemaster II transportfly med to helikoptere ombord var landet på den primitive landingsbane i Mestersvig, uden at tage hensyn til, om de overhovedet ville kunne starte derfra igen. Ombord var der to Sikorsky helikoptere, som skulle undsætte os, efter at have tanket fra nedkastede depoter 5 gange på vejen. Dette skulle meget snart blive en trøst for os at tænke på, for ud på natten begyndte isen at pakke og presse mod skibet, så vi igen fik farlig slagside. Stemningen blev hurtigt igen dyster, og vi fik atter travlt med at iføre os polarudstyr.

Isen så ikke så sikker ud som tidligere. Flagerne var så små, at vi ville blive skilt fra hinanden, hvis isen slækkede, mens vi var ude på den. Desuden luskede en stor isbjørn rundt og betragtede os med et sultent blik. Vi nåede heldigvis ikke at gå ud på isen, før skibet rettede sig op.

Men alt redningsudstyret fra flyverdroppet var blevet fordelt langs rælingen i begge sider. Kortvarigt fik vi der på slagside til den anden side, men mindre end før. Den 8. september var vi drevet noget længere mod syd, og vi lå nu 20 sømil ud for Kap Sussi på Shannon øen. Det var den første dag med god sigt, og længe varede det da heller ikke, før den ene helikopter landede på isen ved siden af skibet. Første hold blev fløjet ud. Frits Conradsen var nu heldigvis blevet så frisk, at han selv kunne gå ombord i helikopteren. Jeg var enten på andet eller tredje hold, og vi blev alle fløjet ud til et norsk skib "Tottan", der lå ved isranden. Her lå isflagerne ikke stille, men duvede op og ned i dønningerne. Vi havde hver og især kun måttet medbringe 3 kg bagage under flyvningen. Jeg medbragte kikkert, fotografiapparat og albummet med negativer, al anden bagage inklusive et isbjørneskind måtte jeg efterlade. Larmen i helikopteren var grufuld, men vi var lettede og taknemlige over at blive reddede. Ved indgangen på helikopteren vekslede jeg nogle ord med en ung amerikansk soldat. Han sagde: "Vi vil altid gøre det yderste for at redde folk, men især folk, der har hjulpet os." Det måtte man jo sige, at vi havde. "*Tottan*" sejlede os til "Nyhavn" i Mestersvig, og ad Grønlands dengang længste landevej (14 km) blev vi kørt til bly mine byen, hvor vi blev indkvarteret i et ufærdigt hospital. Næste dag traf jeg tilfældigt en barndomskammerat, Niels Harald, fra Jyllandsgade i Esbjerg, og han viste mig blyminen. Ja, verden er lille! ”

## Med *M/S Kista Dan* i verdens tykkeste polaris.

Senere kan man i rederiet J. Lauritzens *FRIVAGTEN* nr 60, december 1955, læse en artikel skrevet af befragter Poul Bresling fra rederiets Polarafdeling. Han var om bord i *M/S Kista Dan* under den senere redningsaktion for at prøve på at bjærge *M/S Jopeter* og de 8 tilbageblevne besætningsmedlemmer; jeg citerer fra artiklen:

” *M/S Kista Dan* afsejlede fra København den 4. september 1955 på vej til Mestersvig (Nyhavn) med en fuld ladning stykgods for Nordisk Mineselskab A/S. Skibet havde allerede 2 gange tidligere i sommersæsonen været i Nyhavn, begge gange tungt lastet med stykgods – hovedsagelig maskineri til blyminen. Skibet skulle nu på den tredje og sidste rejse for i år, da det efter den 15. september er alt for risikabelt at besejle Østgrønlands farvande, hvor kuldegraderne der sætter ind ved denne tid, fryser den gamle pakis sammen til faste ismarker.

Om bord i *M/S Kista Dan* var vi 7 passagerer inkl. skibsreder Knud Lauritzen, og vi havde det vældigt hyggeligt. Afsejlingsdagen om morgenen havde vi læst i avisen om de

vanskeligheder, den norske sælbåd *M/S Jopeter* var kommet ud for, da den havde forladt Danmarkshavn på Grønlands Nordøstkyst, og havde måttet kæmpe sig igennem et tykt og fast bælte af pakis. Den var næsten blevet skruet ned af isen og havde fået en slagside på 45 grader, men var dog kommet fri igen og på vej ud af isen, da den mistede skruen ved en bakmanøvre ca. 5-6 sømil fra åbent vand. Vi sad hver dag og lyttede til de sidste radionyheder om skibet. Fra de amerikanske baser på Grønland var der blevet sendt flyvemaskiner ud, som havde nedkastet redningsmateriel til skibet, og adskillige flyvemaskiner var landet i Mestersvig lufthavn og stod rede til at evakuere alle passagerer og besætningsmedlemmer ved hjælp af helikoptere.

Den 8. september blev *M/S Kista Dan's* kaptajn H. Chr. Petersen anmodet om at gå til *M/S Jopeters position*. Anmodningen blev fremsat af redningshovedkvarteret i Mestersvig. Samme dag havde 2 amerikanske helikoptere evakueret alle passagererne og hele besætningen med undtagelse af 8 mand over til en anden norsk sælskute *M/S Tottan*, som havde losset i Nyhavn (Mestersvig) og nu lå lige uden for pakisen. Dette skib sejlede senere passagerer og besætningsmedlemmer til Nyhavn (Mestersvig), medens det blev *M/S Kista Dans* opgave at tage de 8 tilbageblevne på *M/S Jopeter* om bord.

Der blev etableret radiokontakt med *M/S Jopeter*, og skibets position blev bestemt regelmæssigt på *M/S Kista Dans* rejse nordover. *M/S Jopeter* var i drift med isen og drev med en fart af mere end 2 sømil i timen, d.v.s. ca. 50 mil pr. døgn.

Den 10. september ved 18-tiden bestemte kaptajn H. Chr. Petersen efter nøje overvejelser at gå ind i isen for at nå frem til *M/S Jopeter.* Vejret var dårligt – det blæste stærkt, og sigtbarheden var meget ringe. Vi observerede snart det første isblink, og ikke længe efter var vi inde i isen. Der var stærk dønning ved iskanten, og sejladsen temmelig hård, indtil vi nåede så langt ind i isen, at vi ikke længere kunne mærke dønningen. Vi prøvede at lokalisere sælskuten på vores radar, men skønt vi kun skulle være ca. 6 sømil fra skibet, var det umuligt at lokalisere det på skærmen på grund af den tykke pakis, som vi langsomt bevægede os igennem. Da det blev mørkt ved 22-tiden, bestemte kaptajnen at gøre holdt for natten. Det ville have været alt for hasarderet at prøve at navigere i denne is, når vi var ude af stand til at se noget som helst. Tidligt næste morgen klatrede kaptajnen atter op i navigationstønden og begyndte kampen med isen. Vi bakkede forsigtigt for at tage tilløb, satte fuld kraft på og avancerede en halv skibslængde, før forskibet gled op på isen. Her stod vi stille få sekunder, mens hele skibet dirrede efter stødet, hvorefter vi atter bakkede for igen at tage tilløb og på ny gå til angreb. Disse manøvrer blev gentaget om og om igen; langsomt, men støt gik vi frem. Ved 10-tiden, efter mere end 5 timers kamp, sad vi fast i isen og kunne ikke komme længere. Stormen havde taget stærkt til, og vindstyrken var nu op til 50 miles i timen. Der var regn og slud og sigtbarheden næsten lig nul. Nu fandt vi *M/S Jopeter* på radarskærmen og kunne også svagt skimte den, nar det klarede en smule, og vi kunne regne ud, at vi måtte være ca. 4 sømil fra den. Et par timer efter kunne vi mærke dønningen fra iskanten og det hjalp lidt på situationen, idet isen derved slækkede op en kende. De næste 4 timer kom

vi atter langsomt, men støt fremad gennem en fantastisk tætpakket og sej polaris, men sent på eftermiddagen pressede stormen isen så fast sammen, at *M/S Kista Dan* igen måtte give op. Vi var nu kun ca. 1,7 sømil fra sælskuten og kunne se den tydeligt, da sigtbarheden i mellemtiden havde bedret sig.

Næste morgen var issituationen en smule lettere, så vi tog fat i isen igen, men til vores ærgrelse opdagede vi, da vi igen havde kontrolleret positionen, at vi nu var 2,3 sømil fra *M/S Jopeter* hvilket betød at dette skib var drevet ca. ½ sømil hurtigere end *M/S Kista Dan*. Kaptajn Petersen havde imidlertid sat sig i hovedet, at nu skulle det være og efter 7 timers uafbrudt slid, hvor vi igen og igen ramlede ind i isskosserne, skubbede dem væk, brækkede dem over, kilede og borede os ind i hver sprække, nåede vi endelig op til *M/S Jopeter* ved 15-tiden. Det så noget håbløst ud, som skibet lå der mellem høje af gammel polaris, og enhver tanke om at bjærge det var udelukket, med mindre der var tid til at vente på en forbedring af isforholdene. Men dette var jo desværre ikke tilfældet, fordi mineselskabet ville komme ud for store vanskeligheder, hvis vi ikke nåede igennem til Nyhavn (Mestersvig) med vor last.

I mellemtiden blev de 6 norske søfolk og de 2 danske fangstmænd evakueret. Derimod bestemte den norske kaptajn Nakken sig til ikke at forlade sit skib, før han var sikker på at *M/S Kista Dan* kunne komme derfra. *M/S Kista Dans* besætning hjalp de norske søfolk med at bære al bagagen over til *M/S Kista Dan*, ligesom passagerers og besætningsmedlemmers personlige ejendele blev taget om bord (i helikopteren havde de kun haft lov til at tage 3 kg med hver). Redningsmateriellet, der var sendt ned til *M/S Jopeter* i faldskærme af de amerikanske styrker, blev også bjærget og overført til *M/S Kista Dan*. Da vi skulle til at se at komme væk igen, sad vi imidlertid fast i isen, og trods talrige forsøg måtte vi blive ved siden af *M/S Jopeter* i næsten 2 dage. Endelig den 14. september om morgenen var der en lille bedring af isforholdene, og den udnyttede kaptajn Petersen. De første fremskridt kunne måles i meter, men vi kom dog lidt frem. Efter 4 timers mas var vi avanceret 800 meter, og først da besluttede kaptajn Nakken at forlade sit skib. Jeg tror ikke, at nogen af os nogensinde vil glemme de øjeblikke, da vi så ham gå hen over isen, en ensom skikkelse næsten fortabt i de endeløse ismarker, eller da han kom op af lejderen og stod på *M/S Kista Dan*s dæk nogle sekunder og så tilbage efter sit skib. Det udtryk af sorg og fortvivlelse, der var over hans ansigt, fortalte bedre end ord, hvad han følte i det øjeblik, og hvad han havde gået igennem de sidste dage, medens han prøvede at gøre op med sig selv hvad der var hans pligt.

Evakueringen forløb ikke uden et par dramatiske episoder. De sidste dage havde vi set adskillige isbjørne ret nær ved skibet, og de norske søfolk havde haft besøg af en ung hanbjørn, der i nogen tid havde holdt sig i nærheden af skibet – antagelig fordi den var blevet fodret regelmæssigt med sælkød. Fra *M/S Kista Dan* besøgte vi flere gange det norske skib og kiggede nærmere på isbjørnen. Vi fik mange gode fotografier af den, men jeg tror nok, at skibsreder Knud Lauritzen, som gik ned på isen, fik det bedste billede, men han var også nær kommet til at bøde for det. Pludselig nærmede bjørnen sig ham i

sin iver efter at se nærmere, hvad det var for et mærkeligt væsen på 2 ben, men i sidste øjeblik tøvede den, netop da den var på spring til at gå op ad lejderen i hælene på Knud Lauritzen. Senere på dagen undersøgte vi, om den kunne lide bananer, og på en eller måde må den have haft på fornemmelsen, at det var første og sidste gang den fik lejlighed til at smage denne frugt, for den slugte dem med største fornøjelse, både med og uden skal. Næste dag blev den dræbt, da den kom for nær til vores mænd, mens de bar bagagen over fra *M/S Jopeter* til *M/S Kista Dan*.

På vejen ud af isen gik vi støt fremad og nåede ud af isen samme aften ved 19-tiden; det havde da taget os næsten 12 timer at tilbagelægge 5-6 sømil. I de sidste par dage havde vi haft kontakt med en norsk korvet *Andenes*, der lå og ventede på os i det åbne vand uden for iskanten. Der blev aftalt et møde, og ved 19-tiden samme aften kom *Andenes* op på siden af os og tog de 6 norske søfolk om bord. Derefter satte vi kursen mod Nyhavn (Mestersvig) men ventede dog uden for isen natten over. Næste morgen kæmpede vi os atter gennem isen og stilede direkte mod Kong Oscars Fjord, der var fyldt med pakis. Vi nåede til Nyhavn kl. 22 og påbegyndte losningen ved midnatstid. Der lossedes uafbrudt til om eftermiddagen den 19. september, og næste morgen kl. 07 sejlede vi til Scoresbysund med nogle passagerer, der oprindelig skulle have rejst med *M/S Jopeter* fra København direkte til Reykjavik og videre til Mestersvig, hvor de kom om bord på *M/S Kista Dan*.

Vi ankrede op uden for Scoresbysund i fast pakis ved middagstid den 21. september og sejlede igen ud på eftermiddagen med nye passagerer, som skulle til Danmark.

Vejret var dårligt, og *M/S Kista Dan* rullede frygteligt det meste af tiden. For de nye passagerer var vejret meget ubehageligt, navnlig var det slemt for 4 grønlandske kvinder, der led af tuberkulose og nu skulle på et dansk sanatorium. Den ene var gravid, og rejsen må have været hård ved hende, for dagen før vi nåede til Aalborg, fødte hun en lille pige på knap 6 pund. Sygeplejersken, der fulgte med patienterne, tog affære som jordemoder, og fødslen forløb uden komplikationer.

Om morgenen den 26. september kl 04 nåede vi ind til Aalborg, hvor *M/S Kista Dan* skulle dokke, og dermed var den begivenhedsrige rejse afsluttet."

*M/S Jopeter* blev efterladt i pakisen i september 1955, men den 11. august 1956 lød det i Danmarks Søfartsradio:

" Det norske skib *M/S Jopeter* , der af polarforsker Lauge Koch fandtes flydende i Mount Norris Fjorden på Trails Ø nord for Mestersvig, er bordet af mandskab fra det danske marinefartøj *Teisten* . Senere ankom det norske ishavsskib *Polarbjørn*, men *Teistens* mandskab afviste nordmændene. *M/S Jopeter* blev forladt af kaptajn og mandskab i fjor,

og man troede det for længst var skruet ned af isen. *Teisten* undersøger muligheden for bjærgning.

Fra norsk side erklæres det, at *Polarbjørn* efter anmodning fra *M/S Jopeters* ejere, skulle undersøge bjærgningsmulighederne, men på *Teisten* erklærede man, at der var ordre til at skyde på enhver, som forsøgte at borde skibet.""

Hele den dramatiske affære endte dog i mindelighed, og *M/S Jopeter* blev slæbt til Norge for reparation, hvorefter Kongelige grønlandske Handel KGH atter chartrede skibet til de årlige besejlinger af diverse destinationer på den grønlandske østkyst.

## *M/S Ingga Dan*, 1956, part I

Hans Lindenborg, tidligere matros, har sendt mig denne beretning fra 1956:

"Jeg mønstrede *M/S Ingga Dan* som letmatros den 22.06.1956. Skibets fører var Hans Christensen fra Ærø, 1.stmd var K. Thomsen fra Esbjerg. Efter et par ture til Finland, havde vi et par hårde ture til Grønland i charter for KGH, herunder en rejse til Thule, hvor vi måtte returnere til lastehavn for omlastning, grundet fare for forskydning af lasten.

Senere gik vi ud af KGH charteren, og i det tidligere efterår afsejlede vi Amsterdam den 11.09.1956 på rejse til Mestersvig i Nordøstgrønland for at laste bly- og zinkkoncentrat til Antwerpen.

Da vi nærmere os grønlandsk farvand gik søvagterne udkig på skibets bak. Det skulle ikke være is, men alligevel sådan for en sikkerheds skyld. På min søvagt gik jeg således derude på bakken og holdt udkig i mørket efter isbjerge. Vi sejlede for fuld kraft i mørket selvom vi ikke havde nogen isprojektører om bord, men som sagt forventede ingen at møde is så langt fra land, og i øvrigt var det klart vejr med ringe vind.

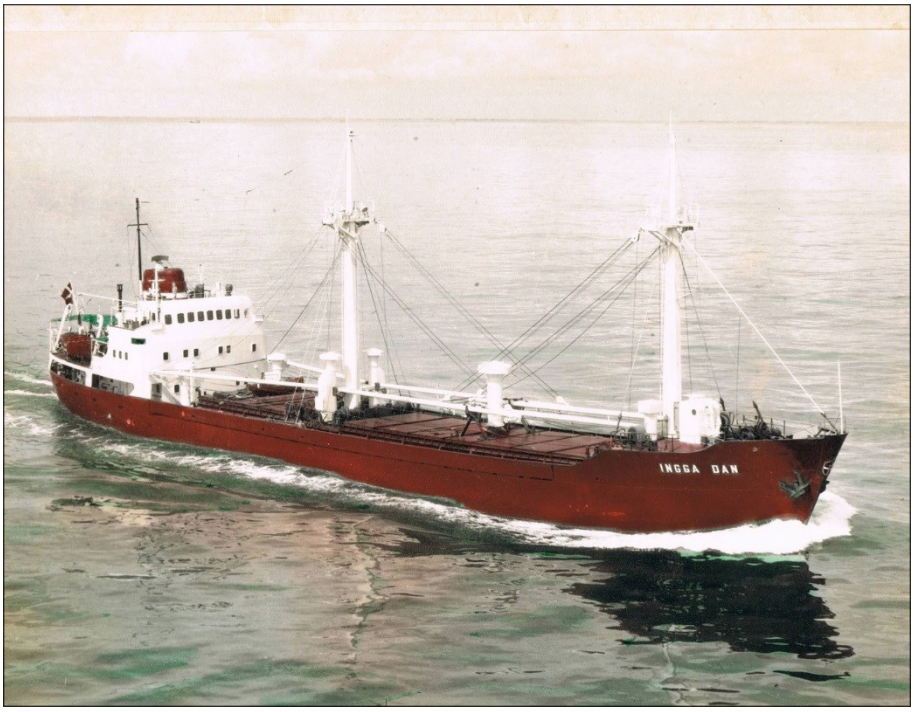
Pludseligt så jeg en stor isskosse eller et lille isbjerg forude, og først forsøgte jeg at alarmere vagthavende styrmand på broen via samtaleanlægget, men da der ingen reaktion kom, løb jeg råbende agterud for at gøre opmærksom på faren.

Vagthavende styrmand på *M/S Ingga Dan* drejede nu pludseligt skibet til styrbord, og meget kort tid efter ramte vi isskossen på bagbord låring med det resultat, at der blev slået hul, dog heldigvis over vandlinien.

Styrmanden havde **ikke** drejet skibet "kontra" i undvigelsesdrejet..!

Vi fortsatte efterfølgende rejsen mod Mestersvig"

# *M/S Ingga Dan*, 1956, part II




*M/S Ingga Dan*

(Foto: Niels Peter Damgaard)

I Mestersvig påmønstrede Peter Funch *M/S Ingga Dan* for at sejle med ned til Europa, og han har sendt mig denne beretning om den dramatiske rejse med *M/S Ingga Dan* for sydgående til Amsterdam.

”Vi var 2 elever i Rederiet J. Lauritzen, der deltog i opmålingen af Kong Oscars Fjord-komplekset som besætning i rederiets nybyggede 25’ halvdæksmotorbåd, *Malia Dan*.

I sommeren 1956 sendte rederiet deres netop afleverede nybygning fra Svendborg Skibsværft, *’Ingga Dan’*, til Mestersvig efter den sidste last bly- og zinkmalm det år. Skibets gudmor var Inge Eisfelt, gift med forstanderen på Kogtved Søfartsskole.

Skipperen hed Hans Christensen. Vi var kommet op med *Kista Dan* først i august og skulle nu ned, inden isen lukkede for sejlads i området. På vejen op var *Ingga Dan* kollideret med en stor isskosse i et undvigedrej til stb., der medførte en indrykning på bb. låring (Den danske Ordbog: Låring: Den del af en skibsside der befinder sig lige foran skibets agterstavn).

Da indrykningen med lækken ville komme under vand efter lastningen, blev der forinden støbt en cementkasse omkring den indenbords i hovmesterens kammer. Ved kollisionen havde Hovmesteren siddet i sin stol med armlæn, som han havde placeret mellem skrivebordet og sofaen i borde, så den kunne stå fast i slingeragen opover. Han gik på toilettet og skibet tørnede skossen og da han kom tilbage, var stolen klemt sammen, så armlænene næste stødte sammen.

Heldig mand!

Cementkassen var ikke helt tæt, så på nedturen var jeg nede hver time på min vagt med en pøs og et fejeblad og øse en lille pøsfuld op fra dørken, hvor vandet løb fra side til side pga. skibets arbejde i søen. Om natten lå hovmesteren oppe i sin køje, mens vi øste! Der var ikke kamre til os overtallige. Jeg sov på vinkelsofaen i officersmessen.

Ikke til at ligge udstrakt!

Nyudnævnte kaptajn Hans Christensen havde fået en overtallig overstyrmand med erfaring i is sejlads med på turen og han var en god støtte.

Nå: Efter en svær tur ud gennem storisen fra Mestersvig – med mange små kollisioner med isskosser, der hver lavede en mindre bule i vandlinjen – gik jeg ned i lastrummet med pensel og mønje for at sætte kryds på bulen - gik det fint en kort stund. Så satte maskinen ud og vi drev tilbage mod iskanten i kuling og snebyger.

Situationen blev åbenbart vurderet som kritisk, for vi begyndte at dække livbådene af og hovmesteren fik besked på at komme på båddækket med lidt proviant og nogle tæpper. Vi så søen bryde ind over iskanten ikke langt fra skibet – og så sagde det 'duk-duk' og maskinen kom i gang igen. Af sted gik det så i usigtbart vejr pga. snefygningen i den stærke blæst. Skibet slingrede og kaptajnen forsøgte at få sendt en besked til rederiet.

Men radioanlægget virkede ikke? 'Måske en sikring?' blev det foreslået, så de 4 fingerskruer i kabinettets hjørner blev opgået, så indmaden kunne trækkes ud på de dertil indrettede skinner. Skibet tog en svær overhaling – kabinettet røg ud – ud over skinnerne – og havnede på dørken ved den modsatte væg! Så havde vi ingen radio mere! Næsten samtidig var der problemer med radarbilledet: Det 'sweep', der normalt kører rundt, stod fast.

Et kig på radarantennen afslørede, at årsagen til, at radioen ikke virkede, var, at radioantennen var blevet overiset - var bristet og faldet ned, så radarskanneren kunne fiske den og vikle den op om radarantennen til den var stram – hvorefter antennemotoren brændte af! Så havde vi ingen radar mere!

Nå: Is ekspert overstyrmanden fik fat i mig og gav mig besked om at kravle op i radarmasten oven på styrehuset – få radioantennen viklet ud – og så dreje antennen

rundt lige som motoren skulle have gjort. ‘Jamen er det ikke farligt?’ spurgte kaptajnen – ‘stråling og sådan?’

Overstyrmanden fandt radarmanualen frem – et digert værk på flere hundrede sider – holdt det på højkant og bladede igennem med en finger på 3 sekunder: ‘Det står der ikke noget om! OP med dig, Petter!’ Som sagt så gjort. Nå: Mens radaren virkede – (jeg har nu efter næsten 60 år ikke helt styr på kronologien) - havde vi fået lagt skibet i læ af et ret stort – nærmest kolossalt isfjeld, men nu var det væk – og skibet slingrede igen voldsomt gennem snestormen.

Kaptajnen stod ved den direkte omstyring til maskinen: Skibet sejlede langsomt rundt for ligesom at finde isfjeldet igen – intet at se –kaptajnen og eksperten blev enige om at øge farten lidt – vi var nok drevet for langt væk – rundt igen – lidt mere fart – og halløj:

Dér var isfjeldet så ret for og vi tørnede med ringe fart, men dog nok til at stævnen blev rettet lidt op og skanseklædning og gelændere lagt ned af en sand syndflod af større og mindre is stykker, der raslede ned over bakken.

Det var sidste alvorlige hændelse på turen.

Da vi kom nærmere lossehavnen Amsterdam og vejret blev fint og solrigt, dækkede vi de sidste is stykker på bakken med gl. aviser og en presenning, så vi kunne vise lodsen et skib med is på bakken. Det havde han nok aldrig set der i september, var vi enige om!

Radiohavariet resulterede i, at rederiet var usikker på skibets situation og at pårørende blev urolige på grund af de manglende kontaktmuligheder. Dette varede i et par uger!

Efter udlosning direkte til Aalborg Værft, hvor stort set alle plader i vandlinjen blev skiftet, bakken rettet op osv. Der var mindst et halvhundrede mønjekryds rundt i lastrummet i vandlinjen!

Jeg husker kaptajnen gående frem og tilbage på broen oppe i isen mens han nærmest messede: ‘Det skib skulle aldrig have haft lov til at sejle op i isen på Grønland’ – ‘Det skib skulle aldrig have haft lov til at sejle op i isen på Grønland’ – og det var der mange, der var enige med ham om på turen – og senere hen i rederiet!

## *M/S Polarbjørn*, 1957

I 1957 blev nok en norsk sælfangerskute, *M/S Polarbjørn*, ”fanget” af pakisen nord for Bontekoe Ø. Pakisen klemte simpelthen sammen om skibet hvorfor det sprang læk, men blev dog holdt oppe af ispresset. Da ispresset slækkede af sank skibet som en sten !

Rederiet J Lauritzen havde udstationeret en af deres navigatører, Vilhelm Petersen også kaldet ”Is-Petter”, i Mestersvig, og her er hans beretning som han oplevede hændelsen:

” I Mestersvig var vi lige blevet færdige med middagsmaden da vi observerede en bil der nærmede sig i rasende fart.Det var en stafet fra radiostationen, der meddelte, at "Polarbjørn" var blevet knust i isen, og at hele besætningen havde forladt skibet i hast og nu befandt sig på isen. Vi returnerede straks til flyvepladsen og fik organiseret nogle telte og tæpper, catalinaen tog af på rekordtid, og så fløj vi ud til havaristen og kastede nødhjælpen ned til dem.

Vi kunne nu se hvad der var sket. Skibet var simpelthen kommet i klemme mellem 2 kæmpe ismarker på størrelse med Fyn.

"Polarbjørn" var et stærkt ishavsskib bygget af egetræ med egespanter. Klædning og spanter var i alt 80 cm tyk, og spanterne var knækkede som var det tændstikker i løbet af ganske kort tid.

Tilbage på flyvepladsen sendte vi nu alarm ud og meddelte situationen til amerikanerne i Keflavik og Thule.

Selv kunne vi ikke gøre mere, idet catalinaen ikke kunne lande på den knudrede, ujævne is med skruninger. Helikoptere havde vi ingen af, så der var kun amerikanerne tilbage.

I løbet af et døgn kom en Globemaster, C-130 fra Thule med 2 helikoptere i bugen.

Der blev afholdt et møde i "Terningen" med stationslederen, skibsreder Knud Lauritzen (KL), Viceadmiral Vedel (som den højeste militære myndighed selv om han var pensioneret) og mig.

Vi gjorde rede for positionen og situationen. Den amerikanske colonel (oberst) meddelte så, at helikopterne ikke kunne række ud til havaristen, men måtte tanke undervejs. Til dette formål ville han oprette et fuel-depot halvvejs mellem Mestersvig og havaristen.

Han udpegede en position på kortet og meddelte, at han ville airdroppe gummiolietromler på et nærmere angivet sted.

"Det kan ikke lade sig gøre, de vil alle blive knust i det område" indvendte jeg.

"Vi har altid kunnet finde et sted, så det kan vi også i dette tilfælde" svarede obersten.

"Jeg kender området, det kan ikke lade sig gøre" svarede jeg og foreslog: "Vi har et lille skib liggende nede i havnen, den kan sejle ind i fjordkomplekset, ud igennem et sund og flåde tønderne i land i løbet af 12 timer."

Igen tørnede obersten mig ned og KL, der sad ved siden af mig sparkede mig over benet under bordet, hvilket kun gjorde mig mere stædig.

Til sidst sagde obersten nærmest for at lukke munden på mig: "Jamen, så send det fordømte skib af sted".

Jeg gav besked til skibet, som kort efter dampede af med sin dækslast af fuel oil til helikopterne.

Amerikanerne lastede deres Globemaster og fløj ud og droppede deres olietromler.

De knustes alle uden undtagelse.

"Hvordan er det med dit skib", spurgte de.

"Det er i gang med at losse tromlerne" svarede jeg, og så blev der ikke snakket mere om det.

Det tog ikke lang tid at redde de skibbrudne i land."

Det norske tidskrift Isflaket nr. 4 i 2001 bragte en artikel om hændelsen hvorfra jeg citerer:

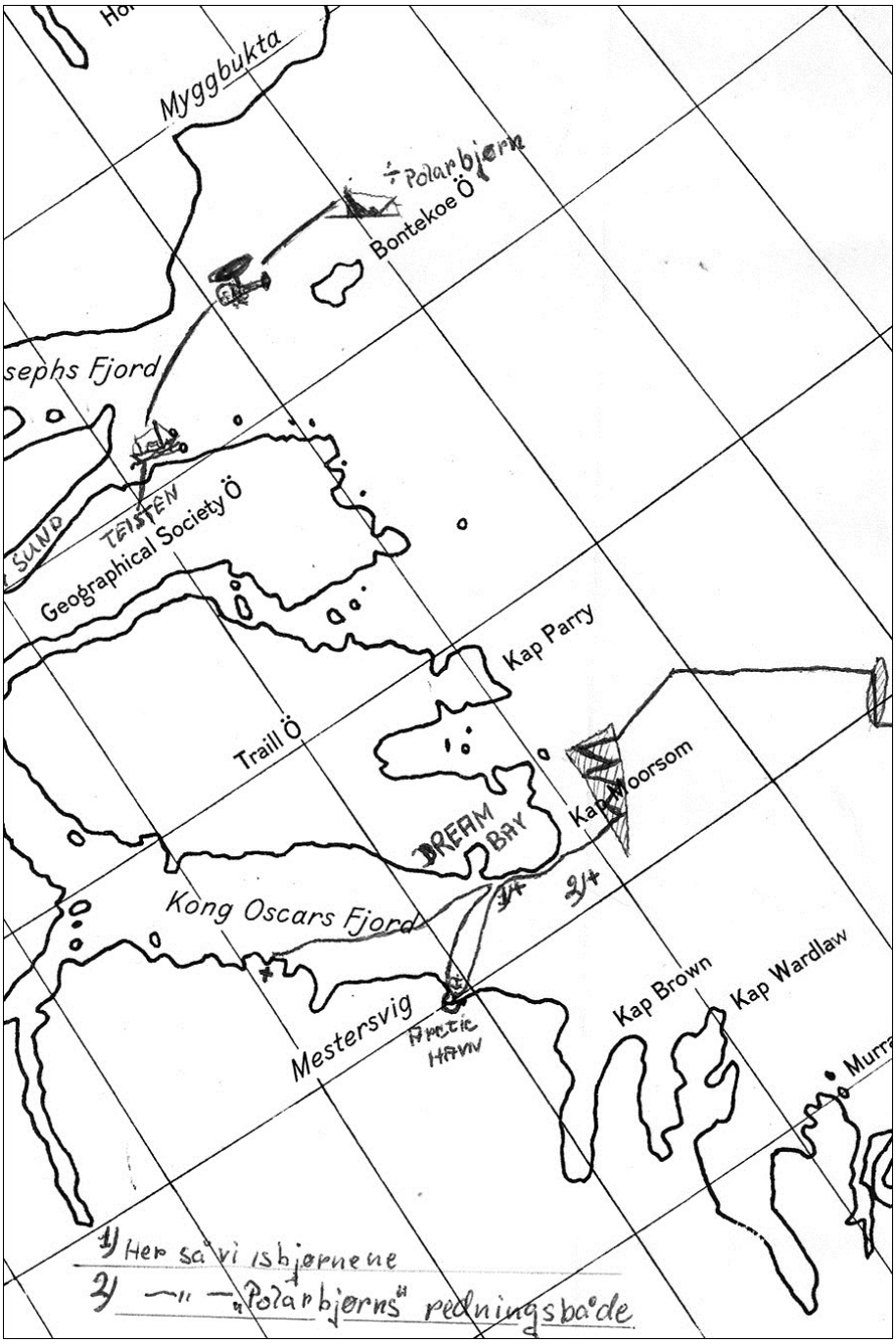
*"Polarbjørn* forliste i isskruing utanfor Myggbukta på Nordaust-Grønland i august-september 1957. Skuta var då på den årlege avløysingsturen for Norsk Polarinstitutt, Arktisk Næringsdrift A/S og Hermann Andresens ekspedisjon. John Giæver var ekspedisjonsleiar og Bernt A. Brandal var skipper. På turen hadde skuta med nokre passasjerar. Ein av dei var dåverande soknepprest i Ålesund, seinare biskop i Tromsø, Monrad Norderval. Passasjerar og mannskap vart henta ut av eit amerikansk helikopter som var stasjonert på Grønland. Helikopteret var stasjonert i Thule, men vart frakta i eit større transportfly til flyplassen i Mestersvig. Helikopteret flaug derifrå og henta folka frå "Polarbjørn" frå isen.""

Forfatteren:

I 1998 var jeg om bord i polar fragtskibet *M/S Kista Arctica* på rejse fra Danmarkshavn til Ella Ø, og på rejsen blev vi ligeledes presset hårdt af polar pakisen nord for Bontekoe Ø. Det har jeg beskrevet i beretningen "*M/S Kista Arctica* 1998"

*Polarisen presser sammen om M/S Polarbjørn (Foto: John Giæver)*

*US helikopter og M/S Polarbjørn (Foto: John Giæver)*




*M/S Polarbjørn's position nord for Bontekoe Ø.*

*(Kort: Peter Funch)*

## *M/S Umanak*, alvorlig overisning januar 1957

Jeg citerer fra *Beretning fra undersøgelsesudvalget vedrørende Grønlandsskibet 'Hans Hedtoft'* udgivet i 1959:

"Efter at *M/S Umanak*, ført af kaptajn O.A. Møller, den 18. januar 1957 med 94 passagerer var afgået fra København på årets første rejse til Grønland, kom det den 25. januar i farvandet øst for Kap Farvel ind i en orkan med kraftige, næsten uafbrudte snebyger og tiltagende frost, hvorunder det lå underdrejet til den 28. januar. I den stærke kulde skete der en kraftig overisning af skibet, hvis antenner sprængtes af isen (knækkede), således at skibet i to dage var uden radioforbindelse med omverdenen.

Den daværende redaktør af avisen *Grønlandsposten*, Palle Brandt, sendte fra Godthåb et telegram herom til Ritzaus Bureau.

I Den kgl. Grønlandske Handel regnede man med, således som det er forklaret af vicedirektør Magnus Jensen og Skibsinspektør Coulet-Svendsen, jfr. Bilag 1 p. 77 og 40, at den manglende kontakt med skibet netop skyldtes, at dettes antenner var blevet ødelagt af overisning, men det kunne ikke undgås, at der hos offentligheden opstod en vis bekymring for skibets skæbne.

Om bord på skibet var der under orkanen opstået en række skader, og da skibets stabilitet i mærkbar grad var blevet forringet af overisningen, hvis vægt ifølge skibsdagbogen blev anslået til over 200 tons, måtte man sejle ud af det kuldeområde, hvori man befandt sig, og anmode de mandlige passagerer om at være behjælpelige med at fjerne isen fra skibet.

Da en væsentlig del af isen var blevet fjernet, sejlede man på ny mod Julianehåb, hvortil man ankom den 1. februar.

Efter skibets hjemkomst blev dets rejse og spørgsmålet om den med vinterbesejling af Grønland forbundne risiko gjort til genstand for udførlig omtale i dagspressen. I en artikel i Politiken for mandag den 4. marts 1957 oplyste redaktør Palle Brandt, som havde været passager på skibet under dets rejse til København, at kaptajn Møller over for ham havde udtalt:

- denne rejse taler sit tydelige sprog om, hvor farlig sejlads på Grønland er på denne årstid. Jeg vil ikke sige noget til, at man sender skibet afsted med livsnødvendige varer, men jeg synes ikke, at det er rigtigt at fylde det op med passagerer i dette farvand og på denne tid af året.

Af artiklen fremgik endvidere, at nu afdøde folketingsmand Augo Lynge, som ligeledes havde været passager på skibet på dets hjemrejse, havde udtalt, at han under folketingets anden behandling af finanslovsforslaget ville rejse spørgsmål om en

indstilling af besejlingen af Grønland i tiden fra ca. 1. december til ca. 1. marts, idet den med sejlads i dette tidsrum forbundne risiko efter hans opfattelse var for stor.

I en artikel i Politiken for tirsdag den 5. marts 1957 med overskriften *Vintersejladsen på Grønland vil blive fortsat* blev gengivet en udtalelse af minister Kjærbøl, som blandt andet gik ud på, at helårsbesejlingen af Grønland var nødvendig af hensyn til det grønlandske erhvervsliv."

## *M/S Hans Hedtoft*, 1959

Den kongelige Grønlandske Handel (KGH) var begyndt at udføre vintersejlads til og fra Grønland i 1952. De drivende isbjerge samt voldsomme vind og vejrforhold ved Grønland i vintermånederne december, januar og februar samt den mangelfulde redningstjeneste gjorde imidlertid, at KGH kaptajnerne frarådede KGH, at deres skibe sejlede med **passagerer** i Atlantfarten i vintermånederne. Ved et forlis i de grønlandske farvande under en storm på denne årstid anså man det for usandsynligt at de om bord værende kunne blive reddet.

Medvirkende til kaptajnernes anbefaling var meget sandsynligt også erfaringerne fra KGH fragt- og passagerskibet *M/S Umanak's* dramatiske vinterrejse i januar måned 1957.

På rejsen til Grønnedal i sydgrønland med 54 passagerer om bord blev skibet ramt af en stærk storm i grønlandsk farvande med meget kraftig overisning til følge. Skibet fik stærk slagside og var tæt på at forlise, men passagererne, der fortrinsvis bestod af marinesoldater til Grønnedal, blev beordret på dæk for at banke is af, og det lykkedes at redde skibet, og dermed alle de om bord værende, i sidste øjeblik

*M/S Umanak* hændelsen, KGH kaptajnernes råd, de offentlige diskussioner og korrespondancen med skibsreder Knud Lauritzen, ændrede imidlertid ikke ved den danske regerings beslutning truffet i 1956, og i 1958 lod KGH polar stålskibet *M/S Hans Hedtoft* bygge i Danmark med klassifikationsselskabet Bureau Veritas Ice Class I notification (Ice class 1A); dog er stålskroget betydeligt forstærket over dette krav.

### M/S Hans Hedtoft

*M/S Hans Hedtoft* ramte is og sank med alle 95 om bord værende den 30. januar 1959, hvilket satte offentligt fokus på sejladssikkerheden i de grønlandske farvande.

Efter *M/S Hans Hedtoft* forliset nedsatte den danske regering et udvalg, der fik til opgave at "redegøre for samtlige forhold vedrørende Grønlandsskibet *M/S Hans Hedtoft"*. Udvalgets egentlige undersøgelse har herefter omfattet følgende forhold:

a) Vinterbesejlingen af Grønland 1945-56
b) M/S Umanaks første rejse i 1957 og begivenhederne i tilknytning hertil
c) M/S Hans Hedtofts forlis og redningsforanstaltningerne i anledning af forliset.

Udvalget afgav *Beretning fra undersøgelsesudvalget vedrørende Grønlandsskibet 'Hans Hedtoft'* i 1959, og på side 33 kan man læse følgende:

"I anledning af forliset blev der den 12. februar (1959) i Sø- og Handelsretten i København afholdt søforhør. Det fremgår af den som bilag 14 optrykte udskrift af Sø- og Handelsrettens retsbog, at skibsinspektør Coulet-Svendsen under forhøret gav udtryk for, at *M/S Hans Hedtoft* antagelig efter passage af Kap Farvellandet var kommet ind i et lavtryk med stærk modgående vind og ringe sigtbarhed, og at kollisionen var indtruffet umiddelbart efter, eventuelt medens skibet lå underdrejet for stormen. Skibsinspektøren antog, at der ved kollisionen var opstået lækage såvel i motorrummet som i hjælpemotorrummet i skibets agterende, og at dette skyldtes, at skibet var drejet af for isbjerget, hvorved agterenden var svinget ud og havde ramt isen.""

Ved siden af ovennævnte udvalg nedsatte den danske regering ved Ministeren for Grønland yderlig et udvalg, kaldet *Vedel-udvalget*, der den 2. september 1959 udgav *Betænkning afgivet af Det af Ministeren for Grønland under 19. februar 1959 nedsatte Udvalg vedrørende Besejling af Grønland*

Denne Betænkning kan her i 2015 læses på den offentlige web site www.statsnet.dk

I Betænkningen afgav Vedel-udvalget en række anbefalinger vedrørende tiltag til forbedring af sejladssikkerheden i de grønlandske farvande.

Den 29. april 1960 forliste atter et skib i farvandet syd for Kap Farvel; denne gang er det *M/S Hanne S*., ejet og drevet af rederiet A.E.Sørensen i Svendborg, der forliste på rejse fra Grønland til Danmark. Alle 18 personer om bord omkommer.

Dette forlis, samt et andet forlis uden for de grønlandske farvande, medførte, at det danske Handelsministerie den 17. januar 1962 nedsatte en kommission med den opgave, at fremkomme med indstilling til Handelsministeriet om sådanne foranstaltninger som omstændighederne i forbindelse med *M/S Hanne S*. og *M/S Teddys* forlis måtte give anledning til.

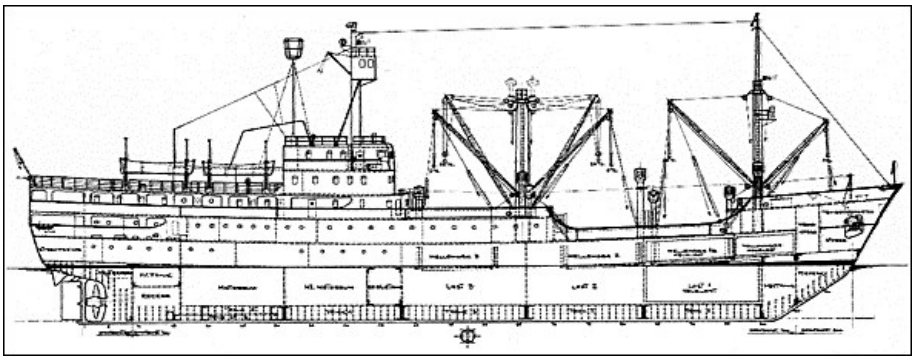
Kommissionen afgav i 1962 ”BETÆNKNING vedrørende M/S HANNE S's OG M/S TEDDY'S FORLIS *Afgivet af den af handelsministeriet den 17. januar 1962 nedsatte kommission”* (BETÆNKNING NR. 470, KØBENHAVN)

Betænkningen kan her i 2015 læses på den offentlige web site www.statsnet.dk

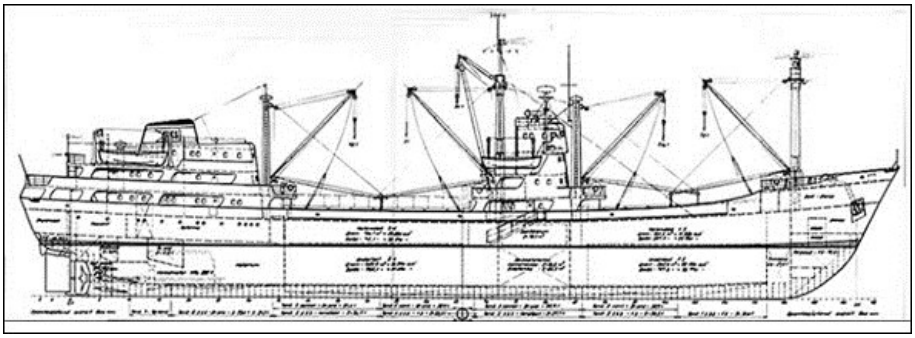
Dette udvalg afgav også nogle anbefalinger, men dog ikke tilnærmelsesvis nær så omfattende som dem i ”Beretning fra undersøgelsesudvalget vedrørende Grønlandsskibet *Hans Hedtoft*”

## Sammenligning af skibskonstruktioner

Rederiet A. E. Sørensen lod bygge polar fragtskibet *M/S Nanok S.* til direkte Boat Boat charter i KGH som erstatning for *M/S Hans Hedtoft*.



*M/S Hans Hedtoft*



*M/S Nanok S.*

*M/S Hans Hedtoft* var bygget med vandtæt skot mellem 1. lasten og 2. lasten samt mellem 2. lasten og 3. lasten. Hvad der var vigtigt er, at disse vandtætte skotter var ført helt op under vejrdækket.

*M/S Nanok S.* blev oprindeligt bygget med et stort 1. lastrum jævnfør den viste originale stregtegning fra 1962, men omkring begyndelsen af 1970erne, da *M/S Nanok S*. stadig var i KGH bare boat charter, foranledigede skibets skibsfører gennem mange år, Søren Th. Sørensen*, at skibet fik opsvejset et vandtæt skot i 1. lasten lige fra tanktoppen og helt op under vejrdækket således, at 1. lasten blev helt opdelt i to helt seperate lastrum.

Årsagen til dette tiltag var, at nitter blev slebet af issejlads og faldt ud, og selvom det indtrængende vand ikke kunne forårsage skibets forlis, så kunne det stadig forårsage skader på lasten når vandet samlede sig på agterkanten af det store 1. lastrum; især når skidt og møj stoppede ristværket til lænsebrønden og vandet så steg yderligere på agterkanten – og måske var skottet også et tiltag på grund af *M/S Frida Dan* hændelsen i 1969….!

Jævnfør beretningen om *M/S Frida Dan* var dette skib bygget i 1957 meget tæt på at synke i 1969 efter at have ramt is ved Grønland. Det vandtætte skot mellem 1. lasten og 2. lasten i dette skib var **ikke** ført helt op under vejrdækket, og der var således åbent imellem de to lastrum via mellemdækkene. Søsterskibet *M/S Erika Dan,* bygget i 1958*,* var i øvrigt i Bare boat charter til KGH i perioden 1962 – 1972.

* Søren Th. Sørensen blev også kaldt ”Super Søren” fordi han under 2. verdenskrig havde sejlet som Supercargo og Lods i de skibe der kom med forsyninger til Grønland fra USA.

Han var i øvrigt om bord i KGH skibet *S/S Gertrud Rask* da skibet forliste på Baccaro Rock ved New Foundland primo februar 1942 på rejse fra New York til Holsteinsborg under 2. verdenskrig.

## Bogens forfatter:

” I 1984 er jeg 1. styrmand på *M/S Nanok S*. under skibets besejling af Antarktis da skibet en aften i klart vejr for fuld kraft sejler på et ukendt skær ud for Mawson i Antarktis (det skete dog ikke på min vagt).

Både skibssiden og bunden på *M/S Nanok S.* var svejset sammen, og derpå nittet fast til skibets spanter på nøjagtigt samme vis som konstruktionen af *M/S Hans Hedtoft*.

Hændelsen har jeg beskrevet særskilt i bogens kapitel ”Antarktis”.

*M/S Nanok S.* fik store skader i bunden efter denne påsejling af skær hvorfor skibet senere fik udskiftet ca. 200 kvm bund på Svendborg Skibsværft samme år.

Her i 2015 ringede jeg til den person, der var inspektør under reparationen af *Nanok S.* i 1984 og spurgte ham hvorledes skaderne i bunden så ud dengang skibet lige var kommet på værft. Han fortalte mig, at mange stålplader i bunden simpelthen var revet fra hinanden, men at nitterne umiddelbart uden for skadestederne havde holdt hvor de skulle.

Her ultimo 2015 er det min vurdering af *M/S Hans Hedtoft* hændelsen, at dette skib under sejlads i isfyldt farvand sandsynligvis har ramt is på samme vis som Rederiet J. Lauritzens polarskib *M/S Ingga Dan* i 1956 og/ eller på samme vis KGH polarskibet *M/S Johan Petersen* gjorde det i 1988, og at *M/S Hans Hedtoft* derved har fået slået hul i skroget på samme vis; enten det så er sket forude eller agterude eller begge steder.

Jeg anser det for tvivlsomt, at nitterne på *M/S Hans Hedtoft* indirekte skulle være årsag til at skibet forliste efter kollisionen med is – at skibssiden skulle have løsnet sig fra spanterne i det dårlige vejr på grund af sprængte nitter hvorfor havvand efter kollisionen med is, og dermed hul i skroget, kunne sive langs skibets indvendige side og ned i skibets maskinrum.

Dette uanset om skibet havde fået slået hul ved maskinrummet eller længere ude foran.

Jeg tvivler på, at det dårlige vejr skulle have fået den nittede skibsside til at ”springe fra” spanterne på *M/S Hans Hedtoft* thi jeg har været ude i virkeligt dårlige vejrforhold med *M/S Nanok S*., og ingen nitter sprang fra spanterne af den grund.

Den dag i dag er jeg overbevist om, at *M/S Hans Hedtoft* var et særdeles sikkert skib at sejle med i de grønlandske farvande – men når uheldet virkeligt er ude i polarfarvandene kan selv et skib med god isforstærkning og dobbeltskrog forlise efter påsejling af is hvilket *M/V Explorer* forliset ved Antarktis i 2007 er et godt eksempel på…!

Det er dog min overbevisning og personlige holdning, at skibe den dag i dag uanset årstiden ikke bør medføre passagerer i polarfarvande hvor redningstjenesten ikke er tilstrækkeligt udbygget, eller tilstrækkeligt etableret til at håndtere sikker redning af mange personer ved et skibsforlis.

*M/S Nanok S. i dok efter grundstødning, Antarktis 1984*

*(Foto: Carsten Nielsen)*

*M/S Nanok S. underdrejet i en orkan*

*(Foto: Bjarne Rasmussen)*

## *M/S Martin S.* i 1966

Den 3100 tons store *Martin S.* – søsterskib til *M/S Nanok S.* - blev leveret i april 1965 for 10 mill. kroner, og blev regnet for Svendborg-rederiet A.E.Sørensens største, nyeste og bedste skib i grønlandsfarten.

*M/S Martin S.*

*(Foto: Ole Albertsens private arkiv)*

*M/S Martin S.* forliste året efter i Sukkertoppen havn under en meget kraftig storm den 22. april 1966. Skibets 25 besætningsmedlemmer og en passager slap alle fra forliset med liv og lemmer i behold, men mandskabet mistede alle personlige ejendele.

Søforhøret efter hændelsen er godt beskrevet i Grønlandsposten den 29. april 1966 hvorfra jeg citerer:

Fortøjningerne sprang

"*Martin S.* ankom til Sukkertoppen onsdag den 20. april 1966 ved 15-tiden lastet med 105 tons sværvægtsgods, bestående af en gravemaskine med tilhørende pontoner, samt et mindre parti fryselast. Skibet ankrede op og fortøjede efter kendtmandens anvisninger ved Lange Nat. (Forfatteren: Kendtmanden har været fra havnen)

Torsdag eftermiddag blæste det op til storm med tiltagende dønning. Ved14:30-tiden sprang den ene fortøjning fra forskibet, og umiddelbart efter sprang en agterfortøjning. Maskinen blev omgående beordret klar, og styrbords anker blev kastet og der blev anmodet om fartøjsassistance.

Samtidigt begyndte skibet at drægge med ankeret, hvorved der opstod fare for, at *Martin S.* ville kollidere med *Marius Nielsen* eller drive op på et skær lige neden for indsejlingsfyret og beskadige ror og skrue. Man gjorde forsøg på at forlade den snævre havn og gå til ankers udenfor, men i havneindsejlingen blev *Martin S*. af den sydvestlige storm, der nåede vindstyrke 10-12, presset op mod den vestlige pynt af fjeldet Portusok.

Alvorlig lækage

*Martin S.* tog grunden, og man mistede styringen, så skibet drev agterover og stødte på skærene ved Hundeøen. Der kom omgående fartøjer til hjælp, og ca. to timer efter, ved 17:30-tiden, forsøgte man at trække *Martin S.* fri af skæret ved hjælp af en wire der af lineskibet *Jacob Heilman* var blevet ført over til Transitøen. Forsøget måtte imidlertid opgives, da stærkt stigende vandstand i to lastrum skibets hårde huggen på skæret tydede på alvorlig lækage.

Kl. 17:45 konstaterede man, at vandet i lasten var stærkt stigende, og at skibets slagside til bagbord havde nået de 30 grader. Fem minutter senere, kl. 17:50 torsdag eftermiddag, beordrede kaptajnen besætningen fra borde af frygt for en kæntring. Kl. 18 blev maskinen standset, og alle forlod skibet.

Om natten spændtes en wire fra *Martin S.* agterskib til Hundeøen. Vandet i lastrummet var steget, og slagsiden var efterhånden 45 grader. Ved 15-tiden næste morgen var vandet steget yderligere, uden at slagsiden dog var øget væsentligt.

Siggyn skal bjærge

Men kl. 09:45 fredag formiddag kæntrede *Martin S.* langsomt over til bagbord, forreste mastetop ramte fjeldet på Hundeøen og brækkede, hvorefter skibet hurtigt sank. En halv time senere gled *Martin S.* af skæret og forsvandt på ca. 25-30 meter vand, hvor den nu ligger på ret køl. Stormasten rager ca. 1,5 meter over vandet ved lavvande. En dykker og en bjærgningsinspektør, Svend Fage-Petersen, fra Svitzers Bjærgningsentreprise er ved at undersøge mulighederne for en bjærgning, som formentlig vil blive foretaget af bjærgningsfartøjet *Siggyn*, der netop er på vej til Grønland for efter KGHs bestilling at bryde sejlrender fra Holsteinsborg til Jakobshavn og Christianshåb. Som *Martin S.* ligger nu, er skibet til gene for sejladsen.

Enige vidner

Kaptajn Marius Hansens udsagn, der bl.a. var underbygget af kladdejournalen – hovedjournalen var gået tabt – blev under søforhøret bekræftet af bl.a. overstyrmanden, maskinchefen og rorgængeren fra *Martin S.* samt fra en del af KGHs funktionærer og de to kaptajner Sonja Larsen og Skov Hansen. Alle vidner erklærede, at forliset ikke skyldtes menneskelige fejl, forsømmelse eller uforsigtighed, heller ikke fejl eller mangler ved skibet selv, lastens fordeling og sikring.

Forliset betragtes af befolkningen i Sukkertoppen som en meget beklagelig hændelse, og man føler med besætningen. Samtidigt er man imidlertid bekymret for, at bygningen af atlantkajen på grund af materieltabet vil blive forsinket så meget, at den muligvis ikke bliver færdig i år."

## Bjærgningen af *M/S Martin S.*

Den efterfølgende bjærgning af den forliste *M/S Martin S*. er glimrende beskrevet i *KGH Orientering nr. 28, 1967* hvorfra jeg citerer:

"Det var med vemod, at vi i fjor modtog meddelelsen om, at rederiet A.E.Sørensen's flagskib *M/S Martin S*. under dårlige vejrforhold den 22. april 1966 sank i Sukkertoppen havn, efter at skibet dagen i forvejen var stødt på grund under et forsøg på at sejle ud af havnen. Det eneste glædelige ved denne begivenhed var, at der intet menneskeliv gik tabt.

Skibets position midt i havnen (på 31 m vand) har siden voldt os bekymring, idet der har fremkaldt en væsentlig gene – og man kan vel heller ikke udelukke en mulig fare – for den øvrige sejlads på havnen.

I hvert fald har det krævet stor forsigtighed fra de anløbne skibes føreres side, og en række foranstaltninger er også truffet for at sikre trafikken så godt som muligt.

Eet har stået helt klart: at skibet på en eller anden måde bør fjernes for at skabe så gode forhold som muligt i Sukkertoppen havn som i forvejen giver ret kneben plads for manøvrering med større skibe.

Der har da også været arbejdet med spørgsmålet om hævning lige siden skibets forlis. Forhandlinger og undersøgelser har imidlertid taget deres tid, idet opgaven jo er overordentlig vanskelig og kun kan udføres med specielt grej og under de bedst tænkelige vejrforhold.

Det er derfor naturligt, at man har måttet udskyde påbegyndelsen af et eventuelt bjærgningsarbejde til foråret 1967.

I samarbejde med Em. Z. Svitzer's Bjergnings Entreprise, der har foretaget en dykkerundersøgelse af skibet, har Handlen indhentet tilbud fra en række bjærgningsselskaber verden over på bjærgning eller fjernelse af skibet fra Sukkertoppen havn. Trods arbejdets omfang og henvendelser til mange bjærgningsselskaber indkom der kun tre tilbud.

Efter vurdering af tilbuddene blev der den 14. februar 1967 indgået bjærgningskontrakt mellem Handlen og det hollandske bjærgningsselskab W.A. van den Tak, Rotterdam, om bjærgning af *M/S Martin S.*

Van den Tak vil hæve skibet i samarbejde med fabrikant Karl Krøjer, Aarhus, ved traditionelle bjærgningsoperationer i kombination med Karl Krøjers nyeste plastickuglemetode.

Bjærgningen vil blive påbegyndt medio maj 1967 og ventes afsluttet i løbet af sommeren. Det er tanken, at skibet skal bringes til Nordeuropæisk havn med henblik på vurdering af udgifterne ved en eventuel endelig reparation og videre anvendelse af skibet.

I den indgående kontrakt er der taget højde for, at bjærgningsselskabet under bjærgningen tager videst mulige hensyn til driften af Sukkertoppen havn, såvel hvad angår fiskeri som forsyning. Bjærgerne har endvidere påtaget sig at holde havnen ren, hvis der skulle udflydning af olie fra skibets tanke under hævningen. Rensningen af vandet i havnen vil i så fald ske ved hjælp af kemikalier.

Det er vort håb, at *M/S Martin S*. gennem den nu aftalte aktion igen vil komme til havets overflade i en sådan stand, at det kan istandsættes, og slæbes til Europa og her restaureres, så skibet atter kan indtage sin fortjente plads i rækken af ishavsskibe."

Og der på i *KGH Orientering nr 29, 1967* hvorfra jeg citerer:

"Hævningen af *M/S Martin S*. i Sukkertoppen havn har vakt genlyd i dagspressen, og sagkyndige fra hele verden har fulgt arbejdet med den største interesse. Det kan vist siges at være en helt enestående begivenhed, der har fundet sted i Grønland hvor det er lykkedes at hæve det 2.000 tons store skib fra bunden af Sukkertoppens 30 meter dybe havn, sådan at skibet nu flyder og slæbes til værft for reparation.

Det er det hollandske bjærgningsselskab *V.A. van den Tak*, der i samarbejde med firmaet Karl Krøjer, Viby, som påtog sig arbejdet efter en kontrakt efter den internationale regel "no cure – no pay" – "intet resultat – ingen penge", og som nu får udbetalt en bjærgeløn, der afgøres efter skibets værdi.

Da *M/S Martin S.* sank i fjor, havde Handlen chartret skibet af skibsreder A.E.Sørensen, Svendborg, og da skibets ejere fik udbetalt forsikringssummen, tilkom det staten og kaskoassurandørerne at træffe bestemmelse om, hvad der skulle ske med vraget. Det måtte fjernes, da det var til gene for skibsfarten. Man overvejede først at sprænge det, men af hensyn til den risiko, der var forbundet hermed i det snævre farvand, besluttede man sig til at forsøge at bjærge skibet.

Bjærgningsmetoden, der har været brugt, blev første gang anvendt af Karl Krøjer, da et fåretransportskib "Al Kuwait" var kæntret på lavt vand og roligt vand og under betydeligt gunstigere forhold end dem, man kom ud for i Grønland. Metoden består i, at man forstærker skibets lasteluger med svære stålbjælker, som svejses på tværs af skibet, hvorefter der bores huller i siden af skibet, så man kan anbringe luftfyldte kugler. Det har været et stor opbud af mænd og materiel, som arbejdede på opgaven. Den hollandske slæbebåd *Bever* slæbte flydekranen *Arend* til Grønland fra Skotland, medens fragtskibet *M/S Anette S*. fra rederiet A.E.Sørensen sejlede råmaterialet til fremstilling af plastikkuglerne til Sukkertoppen fra Rotterdam, idet Karl krøjer ved denne bjærgning anvendte et styropor kemikalie fra BASF-fabrikkerne i Tyskland. Danske teknik ere opførte så på flydekranen en komplet plastikkuglefabrik, medens dykkere fra van den Tak brændte huller i vraget til indpumpning af opdriftsmaterialet. Styropor-kemikaliet opvarmes stærkt, hvorved dets rumfang forøges 40 gange, og der dannes luftholdige kugler af størrelse som store ærter. Disse pumpes ned i skibets lastrum, og det store luftindhold i kuglerne giver skibet den opdrift, der skal til for at trække det fri af havbunden og løfte det til overfladen.

Plastikkuglerne gav en opdrift på 1500 tons af skibets egenvægt, og de to hollandske bjærgningsfartøjer løftede de resterende tons, idet *Arend* dels skulle holde styr på skibet, dels skulle løfte agterskibet, hvor maskineriet er anbragt.

Arbejdet forløb planmæssigt, men uden dramatik blev det dog ikke. Da man skulle begynde indpumpningen af kuglerne drev et isbjerg, hvis vægt blev anslået til ca. 160.000 tons, ind i Sukkertoppen havn og truede med at vædre bjærgningsfartøjerne.

Isbjerget drev imidlertid forbi og gik på grund i havnen. Ved højvande lykkedes det senere at få det slæbt ud på åbent hav igen. Man har ikke i de sidste 50 år set et isbjerg af denne størrelse i Sukkertoppen havn – og så skulle det netop indtræffe i disse dage…!

Endelig tirsdag den 4. juli var man kommet så vidt, at de hollandske bjærgningsfartøjer kunne løfte M/S *Martin S.* op over havoverfladen – først kom skibets overbygning, og så entrerede hollandske søfolk vraget og lænsede de uskadte redningsbåde for vand, og huggede dørene til mandskabskamrene op, hvorefter vand og plastikkugler stod i en fed strøm ud i Sukkertoppen havn.

Senere hævedes skibet yderlige, så forstavnen var over vandet, og så blev der kastet trosser fra det danske bjærgningsselskab Svitzers slæbebåd *Sigyn* til til *Bever*. Den danske slæbebåd trak så den ejendommelige kortege ud af havnen – *M/S Martin S*. hængende mellem de to hollandske fartøjer – til Kirkegårdsbugten hvor eksperter gik om bord for at kontrollere de skader, som skibet havde lidt under forliset og under sit ophold på havbunden i et år.

Medens disse linier skrives, har slæbebåden *Ocean* fuldført bugseringen af *M/S Martin S*. over Atlanten til B & W, København, hvor skibet nu ligger, indtil dets videre skæbne endelig afgøres."

*M/S Martin S. bjærges fra dybet i Sukkertoppen havn*

*(Foto: Svend Larsen)*

Skibets videre skæbne efter bjærgningen kan læse i bogens Appendiks i afsnittet "Rederier og skibe".

# *M/S Disko* i 1969

Onsdag den 2. december 2015 interviewede jeg pensioneret skibsfører Steen Lom om dengang KGH kystpassagerskibet *M/S Disko* sejlede ind i et isbjerg i farvandet ved NV Grønland i 1969. Her er hans beretning fra nævnte interview:

”I sommeren 1969 var jeg mønsteret som den ene af to letmatroser på kystpassagerskibet *M/S Disko*. I den periode af året besejlede skibet alle byerne langs hele den grønlandske vestkyst fra Julianehåb til Upernavik og vice versa. En søndag aften afgik vi kulminebyen Qudtligssat på Disko Ø i Diskobugten for at sejle videre gennem Vaigat på rejse til Umanak og Upernavik med vore passagerer.

Som den ene af skibets to letmatroser gik jeg søvagt i styrehuset fra 00 – 04 hvorefter jeg afløstes af min kollega, den anden letmatros, der gik søvagten fra 04 – 08.

Sejladsen denne nat – med dagslys - foregik i stille vejr og tæt tåge samt drivende isbjerge og isskosser i farvandet omkring os. Jeg gik ned fra styrehuset efter afløsningen og derpå til ro. Jeg vågner dog ret brat ca. kl 0430 idet jeg nærmest blev smidt ud af min tværskibskøje hvilket skyldes at skibet var sejlet direkte ind i et isbjerg…!

*(Foto: Rolf Müller)*

Det medførte at skibets forstavn blev ”slået op” så der var frit syn ind til storesrum og Forepeak tank fra 1 meter over havoverfladen – skibet havde med andre ord fået ”bovport”.

Vi fortsatte til Egedesminde for at landsætte vore passagerer samt påsvejse midlertidige stålplader over hullet i forstavnen.

Derpå sejlede vi ned til Holsteinsborg hvor vi agterfortøjrede til havnens tankanlæg for at afvente, at *M/S Frida Dan* skulle anløbe havnen med værftsfolk fra Svendborg Skibsværft samt kraftigere stålplader der skulle bruges til reparationen.""

## M/S Frida Dan, 1969 – part I

I de gamle KGH Besejlingsjournaler kan man læse, at *M/S Frida Dan* afgik København den 16. august 1969 på rejse til Sdr. Strømfjord og Jakobshavn via Holsteinsborg hvortil skibet ankom den 25. august

*M/S Frida Dan og Sikorsky helikopter*

*(Foto: Leif Krejbjerg)*

Der driver imidlertid også isbjerge i farvandet syd for Diskobugten, og den 9. oktober 1969 ramte *M/S Frida Dan* nu selv is hvilket man kan læse følgende om i JL bladet *FRIVAGTEN* nr. 101 hvorfra jeg citerer:

"Kort før daggry den 9. oktober modtog Rederiet fra den vagthavende på Lyngby Radio meddelelse om, at man havde opfanget nødsignaler fra *M/S Frida Dan*.

På højde med Frederikshåb, i sydøstlig orkan med sørøg og snebyger, var *M/S Frida Dan* i den mørke grønlandske aften kollideret med et isbjerg.

Et par timer før kollisionen var pæren i skibets kraftige masteprojektør sprunget, og i det forrygende uvejr var det uforsvarligt at sende en mand til tops for at udskifte pæren, så man måtte klare sig med den mindre projektør i brovingen. Der blev holdt skærpet udkig, og begge radarer kørte, men den voldsomme sø forårsagede megen sea clutter på radarskærmene.

Under en manøvre for at styre klar af et isbjerg, der i det usigtbare vejr observeredes lidt forude om styrbord, blev skibet af en kraftigt sø kastet ind mod et andet isbjerg, der pludseligt dukkede frem om bagbord. Kollisionen var ikke særligt voldsom, da skibet var underdrejet og kun gjorde styrefart op mod vejret, men isbjerge er hårde, og *M/S Frida Dan* fik lækager i forskibet.

Så snart man var klar over situationens alvor, udsendtes SOS og Mayday, og kaptajn Aaberg Nielsen satte kursen mod Frederikshåb. Lænsepumperne blev startet, og besætning og passagerer blev purret. Da vandet fortsat steg i forlasten, gav kaptajnen ordre til at klargøre redningsbåde og redningsflåder, og alle iførte sig redningsveste. *M/S Frida Dan* var ud over redningsbådene udrustet med 4 stk 10-mands selvoppustelige redningsflåder, det vil sige 2 flåder mere, end loven kræver.

Skibets nødmeldinger blev omgående opfanget af Frederikshåb, Egedesminde og Godhavn Radio samt af flere skibe, der ilede til hjælp, samtidigt med at Grønlandskommandoen i Grønnedal slog alarm.

Politiassistent Hans Møller, Frederikshåb, alarmerede den unge 24 årige kaptajn Finn B. Hansen, fører af sandpumperen *M/S Holmi*, der lå i Frederikshåb. Trods det hårde vejr gjorde kaptajn Hansen straks klar til at gå til assistance, ligesom politiassistent Møller gik ud med politikutteren Jens Jarl.

*M/S Frida Dan's* forskib sank dybere og dybere. *M/S Holmi* nåede frem kl. 04:58. Kl 06:00 måtte man stoppe *M/S Frida Dan's* hovedmotor, da smøreolietrykket svigtede på grund af det store trim forover, og da skibet nu havde kraftig bagbords slagside, gav kaptajn Aaberg Nielsen ordre til at gå i gummiflåderne. De 2 passagerer og 23 mand fra besætningen blev samlet op af *M/S Holmi*, mens *Jens Jarl* samlede de sidste 7 mand op. De 3 første flåder pustede sig fint op, en havde dog formentlig en lille utæthed, uden at dette øjensynligt berørte flydeegenskaberne. Den 4. flåde ville imidlertid ikke puste sig op, hvorfor *Jens Jarl* bugserede en af de første 3 tilbage til *M/S Frida Dan*. Alle 4 flåder havde certifikat til den 14. november 1969.

Evakueringen af *M/S Frida Dan* forløb roligt og planmæssigt, og alle nåede inden for en halv times tid tørskoet og i god behold om bord i redningsskibene.

Før *M/S Frida Dan* blev evakueret, klargjordes en slæbetrosse fra forskibet, og i maskinen sørgede man for, at lænsepumperne og lastkøreanlægget kørte og ligeledes for, at ekstra smøreolie blev pumpet ind i hovedmotorens system samt for, at forvarmeren holdt brændselsolien i forbrugstanken varm, således at maskinen var klar til opstart, hvis man skulle komme om bord igen.

*M/S Holmi* sejlede derefter ind til Frederikshåb, mens *Jens Jarl* med kaptajn Aaberg Nielsen og 6 af *M/S Frida Dan's* officerer og dæksmandskab om bord forblev ude ved skibet.

Kl. 10 nåede *MS Kununguak* frem og fik omgående slæbetrossen om bord fra *Jens Jarl*. Da trossen nogle timer senere sprængtes, entrede kaptajn Aaberg Nielsen og de øvrige 6 mand igen om bord i *M/S Frida Dan* og stak en ny slæbetrosse ud. Da man nåede ind til skærgården, hvor de snævre forhold ikke muliggjorde videre slæbning, kom en del af *M/S Frida Dan's* øvrige besætning igen om bord, og da man kunne starte hovedmotoren, kunne skibet ved egen hjælp sejle det sidste stykke ind til Frederikshåb.

Der vil altid være en vis risiko forbundet med at sejle på Grønland, men *M/S Frida Dan's* havari viser, at med et stærkt og veludrustet skib og med en effektiv alarmerings- og redningstjeneste kan risikoen begrænses meget.

Der blev i dette tilfælde fra mange sider ydet en beundringsværdig indsats, og vi vil gerne her i Frivagten's spalter rette en særlig tak til føreren af *M/S Holmi*, kaptajn Finn B. Hansen, og til Holmi's besætning og de 3 brandmænd, der beredvilligt gik med ud med pumpemateriel, samt til politiassistent Hans Møller og *Jens Jarl*'s besætning for snarrådigt, dygtigt og modigt redningsarbejde. Frederikshåb Radio varetog under hele redningsoperationen på glimrende måde kommunikationen med *M/S Frida Dan* og redningsskibene.

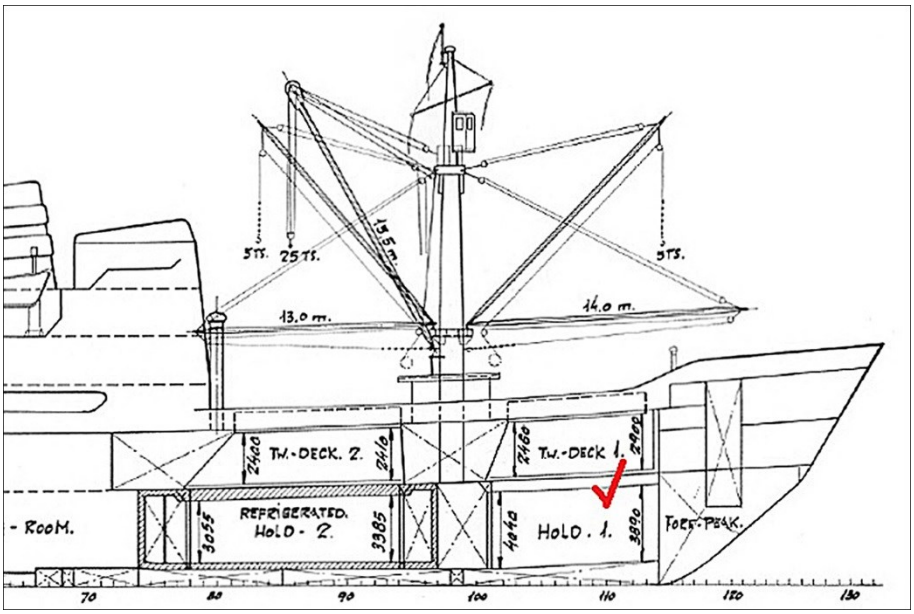
Endeligt vil vi takke kaptajn Starcke på *MS Kununguak* for effektiv assistance med slæbningen af *M/S Frida Dan* og GTO i Frederikshåb for den omsorgsfulde modtagelse, de gav Frida Dan's pasagerer og besætning, da *M/S Holmi* bragte dem ind til Frederikshåb. Alle medvirkede til en lykkelig udgang på en situation, der så faretruende ud. Kaptajn Aaberg Nielsens ro og myndige optræden, og den ro og omtanke, der prægede officerernes og besætningens forberedelser til og gennemførelsen af evakueringen af skibet, som i høj grad bidrog til at afværge en katastrofe og til at bringe skibet frelst i havn, fortjener megen ros og anerkendelse."

Det var så beretningen fra *FRIVAGTEN*; her i 2015 har Leif Krejbjerg, der var maskinmester på *M/S Frida Dan* under nævnte hændelse, sendt mig denne beretning:

## M/S Frida Dan, 1969 – part II

” Jeg var 2. mester på *M/S Frida Dan* i eftersommeren/efteråret 1969 hvor vi havde 2 rejser til Grønland adskilt af dokopholdet i Landskrona i Sverige.

På min første rejse med skibet afgik vi København den 18. september til destinationerne Jakobshavn og Sdr. Strømfjord på den grønlandske vestkyst. Efter Jakobshavn gik rejsen sydover til Danmark, og om morgenen den 9. oktober ramte vi is ud for Frederikshåb.




*M/S Frida Dan vist med styrbord side; skibet ramte is på den diametralt modsatte side (bagbord side)*

Skibet fik slået hul i skroget i bagbord side ind til 1. lasten, lige agten for kollisionsskottet ind til Forepeak tanken. Hullet eller revnen havde form som et ✔ (check markering), og havde en position og form og position der gjorde, at skibet faktisk sejlede vand ind i 1. lasten i den tid som vi stadig sejlede efter sammenstødet.

Mellemdækket i 1. lasten var ikke lagt på da lasten var fyldt med flyttegods. Mellem 1. lasten og 2. lasten var der yderligt et kollisionsskot, **men kun mellem underlasterne**. Det vil sige, at på mellemdækket var 1. og 2 lasten faktisk eet stort lastrum.

I 2. lasten var underlasten opdelt i to rum af et langskibs skot så man kunne have kølelast i den ene side og fryselast i den anden. Det var vores held at der var frysegods i begge fryselaster, så da vandet i 1. underlasten steg op over mellemdækshøjde og derpå flød ind på mellemdækket i 2. lasten, så frøs vandet til is i plug-lugerne (mellemdækket) og forhindrede dermed vandet i at løbe ned i fryselasterne.

Det er min opfattelse at det faktisk var den luftpude, der selvfølgelig var blandt godset i fryselasten, der i sidste ende gjorde udslaget til at skibet holdt sig flydende.

Hjælpemotorerne kørte hele tiden, også da vi forlod *Frida Dan* om morgenen for at gå i redningsflåderne.

I Frederikshåb lå sandsugeren *M/S Holmi*, og den kom ret hurtigt ud og samlede os op fra redningsflåderne og sejlede os ind til Frederikshåb.

*M/S Frida Dan* holdt sig heldigvis flydende, og hjælpemotorerne kørte stadig da vi kom tilbage fra Frederikshåb om eftermiddagen og der var således frys på fryselasterne under hele operationen.

*Politikutteren M/S Jens Jarl bjærger redningsflåde ude ved M/S Frida Dan*

*(Foto: Leif Krejbjerg)*

Det var bl.a. en del af mit job som vagthavende i maskinen fra 00-04 med mellemrum at gå ned for at tjekke at blæserne i fryselasterne stadig kørte da det var den eneste måde at sikre, at der stadig ikke var (for meget) vand i 2erens underlast.

Om Forepeaktanken var tom ved jeg ikke eller har ikke nogen erindring om.

Da vi sejlede skibet ind om eftermiddagen var kun den nederste trediedel af skruen i vandet, men skibet havde ligget noget mere på næsen om natten. Dette kan bl.a. ses af at vi stoppede med at sejle mod Frederikshåb om natten fordi hovedmotoren mistede smøreolietrykket (al reserve var pumpet på), men vi havde ikke det problem da vi kom tilbage.

*M/S Frida Dan i sikker havn*

*(Foto: Leif Krejbjerg)*

Vi lå nu til ankers i Kvanefjorden ved Frederikshåb fra den 9. oktober til den 14 oktober for at reparere hullet midlertidigt, hvorefter vi sejlede til Landskrona i Sverige for at gå i flydedok. Denne flydedok kunne imidlertid ikke bære skibets vægt, så vi blev lynhurtigt dokket ud igen.

Det lykkedes os dog at komme i dok i Landskrona, og i *FRIVAGTEN* nr. 101 kan man se fotos af reparationen både i Frederikshåb og i Landskrona.

Efter reparationen i Landskrona sejlede vi til København for at laste til Grønland, og vi afgik København den 13. november på min anden rejse til Grønland i 1969. ”

# *M/S Magnus Jensen*, 1981

Den 17. december 1981 var unit load polarskibet *M/S Magnus Jensen* i Kongelige Grønlandske Handel (KGH) på rejse til Nuuk/Godthåb da det løb på skær i indenskærsruten syd for Nuuk/Godthåb.

*Atuagagdliutit/Grønlandsposten* (AG) bragte nogle artikler fra hændelsen inkl. bjærgningen; jeg citerer fra artiklerne:

## Søforhøret i Nuuk/Godthåb, 6. januar 1982:

”Stærk vind og strøm var årsagen til, at KGH-skibet *Magnus Jensen* den 17. december gik på grund lidt syd for Nuuk, forklarede skibets kaptajn, Niels Bøje Benzon, ved søforhøret i Nuuk fire dage senere.

— Jeg var et øjeblik gået ind i bestiklukafet for at give 1. styrmand instruktion i besejling af den indenskærs rute, forklarede han.
— Pludselig hørte jeg et råb fra 2. styrmand, der havde vagten på broen.
— I skæret fra skibets projektør så jeg noget hvidt forude. Jeg troede først, at det var et isfjeld og forsøgte hurtigt at vurdere, om vi skulle passere det til styrbord eller bagbord.
— Men så ser jeg, at det er land. Første styrmand, der står ved maskintelegrafen, slår i det samme stop, straks derefter fuld kraft bak. Men det var ikke nok, fortalte den 42-årige skibsfører med bevæget stemme.

*For fuld kraft*

Kl. 21.36 tog *Magnus Jensen* klippebunden i den lille bugt øst for fyret på Simiutaa med næsten fuld fart, hvilket vil sige 13-14 knob. Havde skibet sejlet langsommere, ville det have været umuligt at styre i den stærke strøm, forklarede 2. styrmand, Erik Flemming Knudsen.

Navigationen foregik udelukkende ved hjælp af radaren, fordi sigtbarheden var nedsat til en kvart sømil af snetykning og mørke. På radarskærmen så 2. styrmanden, at *Magnus Jensen* en halv sømil syd for Simiutaa drev
mod styrbord på grund af stærk strøm og en øst-sydøstlig vind på styrke 7.

Han forsøgte at kompensere ved at dreje roret 15 grader, men det 2400 bruttoregisterton store skib lystrede for langsomt i det stærke strøm. Sekunder senere beordrede han derfor roret lagt helt over, men det var fortsat ikke
nok. Lidt senere tog skibet grunden. Rorgængeren anslog dog, at der ikke kun var tale om sekunder mellem de to ordrer, men om måske så meget som syv til otte minutter.

Dette var den eneste alvorlige afvigelse mellem de forhørtes udsagn.

*Alle var på broen*

Det fremgik, at alle skibets navigationsofficerer — tre styrmænd og kaptajnen — var på kommandobroen, da ulykken skete. Anden styrmanden, der havde vagten, erklærede, at han var frisk og udhvilet.

Efter grundstødningen blev lastrummene straks inspiceret. Kaptajnen konstaterede, at skibet tog mere vand ind, end pumperne kunne nå at pumpe ud. Der blev straks taget kontakt med KGH-skibet *Pajuttaat*, der tilfældigvis lå i nærheden.

Kl. 01.10 fik politiet underretning om havariet. Kaptajn Benzin forklarede, at det ikke er ualmindeligt at anløbe Nuuk sydfra ad den indenskærs rute. Første styrmand Hans Jørgen Birkmann, der i 30 måneder har været tilknyttet *Magnus Jensen*, havde dog aldrig sejlet den vej før.

Det er nu op til Industriministeriet, om der skal rejses tiltale mod nogen ombord i forbindelse med forliset."

Det var selve søforhøret.

Senere anmoder Industriministeriet - efter nærmere overvejelser af den afgivne søforklaring i forbindelse med forliset - politimesteren i Ålborg om at rejse tiltale mod skibsføreren for overtrædelse af sølovens § 318, stk. 1. Bestemmelsen går ud på, at den skibsfører, der findes at have foranlediget grundstødning, forlis eller anden sø ulykke ved grov fejl eller forsømmelse, kan straffes med bøde eller hæfte.

## Retssagen

*"Skibsfører Niels Bøje Benzon trak tidligere forklaring fra retten i Nuuk tilbage*

Mens »*Magnus Jensen*«s kaptajn, skibsfører Niels Bøje Benzon, under søforhøret i Nuuk, umiddelbart efter KGH-skibets grundstødning og senere forlis, gav udtryk for, at ulykken formentlig var sket på grund af vind og strøm, ændrede han under retssagen i sidste uge forklaring. Her sagde han, at »*Magnus Jensen*« ikke havde drejet på det sted i Narssaqløbet ud for Simiutaa, som det skulle, og at noget tydede på, at rorgængeren måske havde misforstået navigatørens sidste ordre og havde drejet til styrbord i stedet for til bagbord.

Heri blev han støttet af forsvarets vidne, overstyrmand Ole Jensen, som forklarede, at han var kommet op på broen umiddelbart før uheldet, og havde da hørt andenstyrmandens ordre til rorgængeren om at dreje 15 grader til bagbord, hvorefter

andenstyrmanden umiddelbart efter —det drejede sig om sekunder — sagde, »det er sgu' for lidt, helt over«. Andenstyrmand, Erik Flemming Knudsen, der var anklagerens vidne, fastholdt imidlertid, at han i rimelig topafstand fra Simiutaa havde beordret bagbords drej efter skibsførerens instruks, som han havde modtaget, da han overtog vagten ud for Kangerluarsoruseq.

På anklagerens spørgsmål: »Hvorfor tror De, at roret ikke virkede?«, mente han, det skyldtes sidevind, der kom ret ind på den høje overbygning, men han sagde dog samtidig, at der ikke tidligere havde været styringsproblemer under sejladsen

*Ruten god nok*

Skibsfører Willy Nielsen, KGH, der var indkaldt som vidne, forklarede, at han havde sejlet den indenskærs rute mere end 50 gange. Efter hans bedømmelse er der ikke tale om vanskeligt farvand på denne rute. Han forklarede også, at han ikke tidligere havde erfaret eller hørt, at der på det sted skulle være stærk strøm af nogen betydning.

Willy Nielsen forklarede videre, at tidevandsforskellen, »som vel var omkring 1 meter«, ikke skulle betyde noget, samt at vindstyrken, der under sejladsen var 7-8, ”heller ikke betød noget særligt” »da *Magnus Jensen* ikke var mere vindfølsom end andre skibe«. Willy Nielsen tilføjede, at det var hans teori, at der var drejet for sent, eller at roret må have været lagt hårdt styrbord i stedet for hårdt bagbord.

*Krav om bøde*

I sin procedure krævede anklageren, vicepolitikommissær J. Nesgaard-Pedersen, kaptajnen idømt en bøde på mindst 2.500 kroner for at have forladt broen uden at etablere tilstrækkelig brovagt, lige som han fandt, at andenstyrmanden var blevet svigtet af sin skibsfører, »idet han havde forladt broen og var gået få meter tilbage for at se på et kortbord«.

Forsvaret lagde i sin procedure vægt på, at kaptajnen ikke havde forladt broen, idet kortrummet ikke er et selvstændigt lukaf, men står direkte i forbindelse med broen.

Skibsfører Niels Bøje Benson har siden marts måned været suspenderet på 2/3-løn, og hvis retssagen var endt med domfældelse ville det automatisk have medført en tjenestemandssag mod ham. Hvad der nu sker, og om suspensionen skal opretholdes, var det ikke muligt at få oplyst fredag.

»Nu må vi først se dommen«, var det svar, der var at hente i Ministeriet for Grønland.”

Efter retssagen ansøgte kaptajn Niels Bøje Benzon om sin afsked hvilket blev ham bevilliget.

## Den danske stat

Efter grundstødningen og lækagen den 17. december havde skibets kaptajn hurtigt besluttet sig for at sejle skibet væk fra det snævre sejlrute så det ikke blokere sejlruten ved et total forlis.

Han sejlede derfor skibet om til sydøst siden af Simiutaa og så langt ind mod land som det kunne lade sig gøre. Derpå blev begge skibets ankre kastet for at skibet ikke skulle glide ned af den stejle grund og ud på dybere vand. Besætningen forlod skibet i redningsbådene og alle blev reddet.

*M/S Magnus Jensen ved Simiutaa*

*(Foto: Jens Peder Dalmose Mouridsen)*

Nu kom en periode hvor det skulle afgøres hvad der skulle ske med det forliste skib og skibets last.

*Skibet*

Skibet var bygget i Danmark i 1978 til den danske stat (KGH) for 64 millioner kroner (her i 2015: ca. 155 millioner kroner), og i 1982 blev det anslået at et nyt og tilsvarende skib ville koste 150 millioner kroner (her i 2015: ca. 364 millioner kroner) at bygge.

Skibet var et dansk statsskib, og en bevilling til bygning af et tilsvarende skib skulle derfor bevilliges af det danske Folketing i givet fald.

Som alternativ til en nybygning blev der indhentet tilbud på hvad det kunne koste at bjærge skibet og slæbe det til Danmark for en gennemgribende renovering, og derpå sætte det i drift igen. Alle udgifter i forbindelse hermed skulle betales af den danske stat.

Det endte med at bjærgningsselskabet Svitzer Entreprise A/S fik hovedentreprisen på bjærgningen af skibet, assisteret af Polar-dyk i Nuuk/Godthåb.

*M/S Magnus Jensen hæves af den hollandske flydekran "Tak Lift IV"*

*Skibet er smurt ind i olie fra skibets skadede Fuel olie bundtanke*

*(Begge fotos: Jens Peder Dalmose Mouridsen)*

Skibet blev bjærget i juni/juli måned 1982 hvorefter Svitzers slæbebåd *M/S Sigyn* slæbte skibet il Svendborg Skibsværft for renovering.

De samlede omkostninger til bjærgning og slæbning af skibet til Svendborg Skibsværft beløb sig til ca. 23 millioner kroner (her i 2015: 55 millioner kroner)

Svendborg Skibsværft A/S vandt licitationen med at renovere skibet for hvilket staten måtte betale ca. 77 millioner kroner (her i 2015: 187 millioner kroner).

Regnestykket på den danske stats tab blev i første omgang ganske simpelt dette, at den havde sparet ca. 50 millioner kroner ved at lade skibet bjærge og renovere fremfor at bygge et nyt – men da skibet var "selvforsikret" kostede hele forløbet staten den nette sum af 100 millioner kroner (her i 2015: 186 millioner kroner). Disse penge blev bevilliget af det danske Folketing i 1982.

Når den tabte værdi af statens andel af skibets last medregnes bliver det samlede regnestykke på statens tab dog noget større.

*Lasten*

KGH, der var ejer af skibet, havde erklæret det for totalt forlist og dermed hævdet ret til at fralægge sig erstatningsansvaret i forbindelse med de ca. 1000 tons gods til en værdi af 15 millioner kroner (her i 2015: ca. 36 millioner kroner). Da den danske stat er selvforsikrende berører det ikke KGH og GTO der tegnede sig for en stor del af godset om bord. Det var derimod en grim situation for de private godsejere der ikke havde tegnet forsikring.

Her ses skibet fortøjet til bøje i Nuuk/Godthåb havn inden det slæbtes til Svendborg Skibsværft A/S for renovering.

*M/S Magnus Jensen fortøjet i bøje i Nuuk/Godthåb havn efter bjærgningen*

*(Foto: Jens Peder Dalmose Mouridsen)*

## Efterskrift

Hele hændelsen medførte store økonomiske tab for Kongelige grønlandske Handel (KGH) som derfor forhøjede fragtraterne med hele 19%.

I maj måned 1983 var skibet atter tilbage i Grønlandsfarten.

## *M/S Betty Theresa*, 1988

I 1988 var jeg påmønstret *M/S Nungu Ittuk* som skibets 2. styrmand på rejse fra Aalborg til destinationer på den grønlandske østkyst.

Her følger min personlige beretning om dengang vi bjærgede tankskibet *M/T Betty Theresa* i Scoresbysundfjorden i NØ Grønland:

"Unit Load polarskibet *M/S Nungu Ittuk* (ex. *M/S Grønland*) var på var på alle måder bygget langt over højeste isklasse, og havde endvidere monteret et aftageligt helikopterdæk agten for apteringen.

På rejserne nord for Angmagssalik på den grønlandske østkyst blev der normalt medbragt en mindre helikopter inkl. pilot og mekanikker. Desuden blev der også medbragt en lille slæbebåd og pramme for losning på disse destinationer.

I juli 1988 afgik *M/S Nungu Ittuk* fra Grønlandshavnen i Aalborg til Scoresbysund i Nordøst Grønland. Skibet var helt tillastet med forsyninger til byer og bygder på den grønlandske østkyst, og på denne rejse havde vi også helikopter om bord så vi kunne foretage lokale isrekognosceringer under forcering af storisen.

Tankskibet *M/T Betty Teresa (ex. Irla Lupe)* var også bygget til sejlads i arktiske farvande, men er dog ikke nær så stort, og heller ikke i samme høje isklasse som *M/S Nungu Ittuk*. I juli 1988 var tankskibet på rejse til Scoresbysund med mange hundrede tons dieselolie til byens store tankanlæg.

I juli måned ankrede *M/S Nungu Ittuk* op på ankerpladsen i Scoresbysund for ekspedition af årets første forsyninger. Både på ankerpladsen og ude i selve Scoresbysund fjorden – der er verdens største fjordkompleks – var der megen storis der var drevet ned og ind fra det endnu nordligere polarhav.

Både besætningen om bord samt folkene på land havde stor erfaring i at losse i pramme og derpå slæbe lasten til land, så det var alt i alt en noget rutinepræget ekspedition af forsyningerne. Efterhånden var der kun nogle få timer arbejde tilbage inden vi kunne lette anker og sejle videre til næste destination, der var flyvepladsen Constable Point længere inde i fjordsystemet (Hurry Inlet).

Pludseligt lød der en melding fra vor kaptajn: "Stop øjeblikkeligt med ekspedition af forsyninger; vi går *M/T Betty Teresa* til undsætning. Hun har knækket et skrueblad og kan dårlig sejle igennem storisen ude i fjorden.

Skibets kaptajn er nervøs for at blive presset op på den sydlige klippekyst af den megen storis derude."

Vi smed øjeblikkeligt alt hvad vi havde i hænderne, og kæmpede os frem til *M/T Betty Theresa*.

Undervejs mod havaristen blev skibenes kaptajner enige om, at *M/S Nungu Ittuk* skulle slæbe *M/T Betty Theresa* til ankerpladsen i Scoresbysund. Her kunne hun så losse forsyningen af dieselolie til byen hvorefter skibet kunne trimmes forover og delvis fritlægge skruen.

Derpå kunne der monteres et nyt skrueblad til erstatning for det mistede. Skibet var bygget til en sådan operation), og hun kunne derpå fortsætte til Constable Point med flyvebenzin til flyvepladsen der.

Vores kaptajn på *M/S Nungu Ittuk* sejlede nu helt hen til *M/T Betty Theresa* hvorpå vor fortøjningstrosser blev monteret som slæbetrosser.

Kaptajnen på *M/S Nungu Ittuk* udførte nu et stykke fremragende sømandsarbejde. Han styrede og manøvrerede *M/S Nungu Ittuk* i mange, mange timer gennem den svære storis samtidigt med slæbningen af *M/S Betty Theresa*, der ikke kunne bakke optimalt.

*MS Nungu Ittuk på vej gennem polarisen mod M/T Betty Theresa.*

*Slæbning under meget vanskelige isforhold*

*M/S Nungu Ittuk, M/T Betty Theresa og bogens forfatter*

Kaptajnen på *M/S Nungu Ittuk* aftalte med piloten, at han skulle medbringe en af skibets navigatører for isobservation.

Denne navigatør skulle vurdere hvor der var mest sejlbart for *M/S Nungu Ittuk* og slæbet, og derpå skulle piloten lande på en passende isflage, således at kaptajnen på *M/S Nungu Ittuk* havde helikopteren at styre efter som et slags ”sømærke”.

På nederste billede side 117 er piloten således landet på en isflage, i dette tilfælde sammen med mig, for at tage et beskrivende billede af hele situationen.

Bemærk, at det er nærmest umuligt for *M/S Nungu Ittuk* at bryde sig vej gennem isen; skibet er nødt til at sejle der hvor der er en smule åbent vand mellem isflagerne.

Det er rimeligt nemt at se oppe fra en helikopter som vist på det første billede, men meget svært at se jo længere man kommer ned. Vurderingen kunne også kun gælde for kortere tidsrum idet vind og strøm konstant ”kværner rundt” med storisen.

Heldigvis var vejr- og vindforholdene meget gunstige under hele bjærgningen, og vel fremme på ankerpladsen ved Scoresbysund efter mange timers slæb i storisen ankrede begge skibe op, og vi fortsatte arbejdet med de sidste timers ekspedition af forsyningerne.

Derpå hev vi ankeret op og fortsatte mod Constable Point.

Vel fremme ved flyvepladsen i Constable Point udførte vi rutinemæssigt ekspeditionen af forsyninger via pramme på samme vis som ved Scoresbysund. Da vi var færdige og havde gjort søklar for rejsen tilbage til Grønlandshavnen i Aalborg lød det pludseligt: Vi skal ned og slæbe *M/T Betty Teresa* fra Scoresbysund til Constable Point !

Så kom det meget bramfrit fra Maskinchefen ”Det skib er sgu ligesom en hæmoride; den hager sig fast i enden og er bare til pine og plage og ikke til at slippe af med igen.... ”

Det havde vist sig, at det store tankanlæg i Scoresbysund ikke kunne modtage tilstrækkeligt med dieselolie fra *M/T Betty Teresa* således at skibet kunne trimmes tilstrækkeligt fremover for reparation af skruen.

Som sagt så gjort sejlede vi derned, hvorefter vi slæbte skibet gennem storisen til Constable Point hvor hun kunne losse den nødvendige mængde således, at skibet kunne trimmes og skruetøjet repareres.

Derpå fortsatte vi rejsen til Aalborg/Grønlandshavnen.”

## *M/S Johan Petersen*, 1988

Her i 2015 interviewede jeg pensioneret skibsfører, Steen Lom, om den hændelse hvor KGH/KNI Unit Load polarskibet *M/S Johan Petersen* ramte is på rejse til Grønland i december 1988, og derpå var meget tæt på at forlise.

Til vor samtale medbragte han en mappe med 70 (halvfjerds) stk. foto fra hele hændelsen samt en kopi af ”Kaptajns rapporten”.

Steen Lom var overstyrmand på skibet da hændelsen skete, og vi blev enige om, at hændelsesforløbet bør bringes i denne bog hvorfor jeg bringer en kopi af Skibsfører Jørgen Jensens rapport vedr. *M/S Johan Petersen*'s kollision med en isskosse den 17. december 1988:

*M/S Johan Petersen*

”På rejse fra Aalborg til Nanortalik og videre befandt *MS Johan Petersen* sig natten mellem den 16/12 og den 17/12 1988 i farvandet øst for Prins Christians Sund (PCS). Position midnat 6018n 4118v, vejret NNØ 9 – 10 og temperatur +2,5 C. Klokken 0300 var vejret yderligere forværret, vindstyrken var 12 med vindbyger på 40 m/s eller mere. Temperaturen var faldet til -2,3 C, og røgvand samt sludbyger begyndte at sætte sig som is. Den V-lige kurs var den bedste for skibet, idet en kraftig SV-lig dønning slog igennem

– forårsaget S og SV storm i Kap Farvel – området. Position 0400 6006n 4242v eller ca 15 sømil øst for indsejlingen til PCS. Skibet havde slingret voldsomt op til 46 gr til bb. Og 38 gr. til stb., men omkring klokken 0400var søerne blevet mere regelmæssige. Der var hidtil kun observeret 2 isfjelde henholdsvis nogle sømil nord og syd for skibets kurs. Iscentralens melding fra 16/12 lød på enkelte isfjelde og skosser i farvandet.

Klokken 0400 overtog skibsføreren kommandoen for så vidt angik sejladsen. Styrmandsvagten blev doblet, idet overstyrmanden som vagthavende forestod navigeringen, og 1. styrmand som ekstra navigatør bemandede den anden radar. Desuden var der rorgænger og udkig. Skibets fart blev reduceret til ca. 9 knob. Sigtbarheden varierede mellem ½ og 2 sømil afhængig af bygeaktivitet. Der observeredes kun få store skosser samt en enkelt "string" af knust is.

Kort før klokken 0520 observeredes en større skosse tæt på skibets kurslinie ikke ret langt fremme. På grund af isskossens facon, rundafvasket og dybtliggende og søsprøjt og skum, blev den ikke observeret i tide til at undgå en kollision.

I en rulning ramte skossen hårdt bb side ud for 1. lasten og sekunder efter endnu en mærkbar berøring med agterskibet.

*M/S Johan Petersen har fået slået hul i skroget*

Umiddelbart efter kollisionen udløstes brandalarmen – indikerende fejl i gruppe 3 svarende til 4. dæk i I. lasten, og i maskinen kom en meget kortvarig lænsealarm fra 1. lasten

Før det var egentligt konstateret var fornemmelsen for mig tydelig, at skibet var slået læk og meget hurtigt tog vand ind. En kronologisk rækkefølge på de foranstaltninger, der blev iværksat i minutterne efter kollisionen, lader sig næppe opstille.

Konstatering af skibets tilstand såvel i maskinrum som fra dækket og i lastrum samt udpurring af den del af besætningen, der endnu sov, indledtes samtidig under ledelse af maskinchef, 1. mester og overstyrmand. De der ikke havde sikkerhedsmæssige gøremål blev samlet i matrosmessen og orienteret om at skibet var blevet beskadiget. Varmt tøj, tæpper, redningsveste, medicin og nødradio blev klarlagt og bundpropper isat redningsbådene. Besætningen blev bedt om roligt at afvente yderlig information. At alle optrådte roligt og værdigt skyldes ikke mindst overstyrmandens forbilledlige optræden og nøgterne information. Overstyrmanden og 1. mester afgav løbende informationer til skibsføreren på broen så overblikket og kontrollen over situationen kunne bevares.

Som opfattet af mig på broen var situationen tilsyneladende stabiliseret inden for de første ca. 20 minutter. Situationen var dog kritisk.

Skibet lå dybt med forenden og reagerede tungt. Det var ikke muligt at styre sikkert på V-lig kurs mod det lægivende farvand. Skibet blev sat N-efter mod land, men det lykkedes at få skibet bragt på Ø-lig kurs og for lav maskinkraft at holde gående mod vind og sø.

Såfremt situationen ikke udviklede sig yderligere, kunne jeg vurdere mulighederne for at bevare skib og besætning som gode.

Klokken 0615 kom overstyrmanden og 2 matroser fra inspektion i skibets lastrum. 1-lasten var vandfyldt op til B-dækket, og vandstanden holdt sig konstant. 2-lasten var tør. Nedgangsskakten til 2-lasten blev skalket for at hindre overløb fra 1- lasten i tilfælde af yderligere vandfyldning.

I maskinen havde man konstateret, at Tørtank nr. 1, WB 4 og WB 6 BB var læk, og at der var vand i 1-lasten. Lænsede, men uden synlig effekt. Ligeledes havde man konstateret tab af hydraulikolie, og det var ikke muligt at styre en ventil i ballastsystemets WB 4 BB.

Klokken 0650 underrettedes GLK GRØ om at *Johan Petersen* var kollideret med isskosse og at 1-lasten var delvis fyldt med vand. Umiddelbart herefter via Julianehåb Radio forbindelse til *M/S Nungu Ittuk* (*Nungu*) der lå i den V-lige del af PCS og afventede vejrbedring for sejladsen Ø-over. *Nungu* blev anmodet om at komme os til assistance og

ved med en slæbetrosse til *Johan Petersen* at hjælpe til at sikre styring mod og i PCS og videre escortering til nødreparationshavn. *Nungu* kunne være fremme klokken ca. 0915

Klokken 0722 blev Rederiet underrettet ved en telefonsamtale med rederichefen. Telefonforbindelsen dårlig, men jeg mener at rederichefen korrekt opfatter situationen som i øjeblikket stabiliseret. Aftaler fornyet telefonkontakt til rederikontoret, hvortil rederichefen straks begiver sig.

I denne ventefase – indtil *Nungu* kan være fremme – gør vi klar til at etablere en slæbekontakt til *Nungu*. Assurancetrossen tages frem, slænges og fastgøres om bord, og øjet til *Nungu* forsynes med en kvajl tovværk som forfang. Det aftales med føreren af *Nungu* at oprette kontakt mellem de to skibe med raketline affyret fra *Nungu'*s agterdæk.

Klokken 0900 telefonsamtale med rederichefen. Situationen om bord er uændret og under kontrol. *Nungu* kan være fremme indenfor ½ time.

Vinden er NØ 20 til 25 m/sek, sigtbarheden 2 sømil, sludbyger og temperatur 0 C. Aftaler at den del af lasten, der er uskadt og er placeret på 1 A-dæk samt dækslasten overføres til *Nungu* så snart den er ankommet til sikker ankerplads i PCS. Aftaler fornyet telefonkontakt når begge skibe er i læ farvand.

Som vi ligger for vejret, observerer vi, at der sker en vis olie udsivning af fuelolie, og ved pejling konstateredes det, at tank nr. 5 tilsyneladende har taget vand ind. Kokken 0920 opnåedes linekontakt i andet forsøg. En farlig situation opstod, da, bakdækket bordefyldte, og den slængede slæbetrosse blev "flydende.

Klokken 0936 var slæbetrosse fast i begge skibe, og langsomt gik begge skibe ind i et bagbords drej. Skibene bevægede sig meget i forhold til hinanden, og klokken 0939 under en optotning af trossen sprængtes fastgøringspullerten i *Johan Petersen*. Det agterste pullertrør sprængtes i fundamentet og dækspladen under blev revet op ca 20 X 20 cm. Det lykkedes at fastholde trossen på det forreste pullertrør, og klokken 0954 var trossen igen fast – denne gang på 2 pullerter.

Klokken 0956 sprængtes trossen i *Nungu*, og 2 pullerter der deformeredes. Den løse slæbetrosse drev ned langs bb siden af *Johan Petersen* – mod skruen. Der arbejdedes hektisk på at bjærge trossen.

Med hårdt bb ror og max opnåelig kraft på skruen lykkedes det, tæt under øerne mellem Toqulineq og Elap Qerqerta (kort 2130) at få skibet bragt på SV-lig kurs. Trossen var samtidigt blevet bjærget og bar præg af at være blevet kappet af skruen. En senere opmåling har vist at ca. 100 meter er mistet.

Under indflydelse af læ fra de nordlige øer og en vis vejrberøring var det muligt igen at styre skibet på en SV og V-lig kurs.

Passerede klokken 1021 PCS fyr og var kort tid efter i smult vande. Nu, da skibet lå roligt, kunne det konstateres, at olieudsivningen var yderst minimal og forureningsgraden ubetydelig.

Hele operationen blev udført som et effektivt teamwork, både internt og i samarbejdet med *Nungu*.

Stornoradioerne som kommunikationsmiddel hhv. bro/bak i *Johan Petersen* og bro/agter i *Nungu* og skibene imellem var af væsentlig betydning under manøvreringen og trosseføringen og kommunikationen muliggjorde at operationen kunne udføres som en fælleshandling mellem de 2 skibe.

Klokken 1105 telefonsamtale med rederichefen. Denne blev orienteret om, at begge skibe nu var i beskyttet farvand. Aftaler om oplosning til *Nungu*, nar vi har valgt sikker ankerplads og videre om forsejling til Julianhåb under ledsagelse af *Nungu* når vejrforholdene tillader. Rederichefen oplæser den meddelelse, som er under udsendelse til de pårørende og ud over en bemærkning til bugseringen som af før beskrevne årsager ikke kom i stand, havde jeg ingen indvendinger.

I samråd med skibsføreren i *Nungu* valgtes at benytte ankerplads i Qasigssat 6005,5 N 4406 V til omladning af gods fra *Johan Petersen* til *Nungu*. Efter at have rekognosceret på ankerpladsen, og den blev fundet velegnet, ankrede *Nungu* klokken ca. 1430. Klokken 1500 gik vi langs siden og fortøjrede vor stb. Mod *Nungu'*s bb. Side. Dybgang F: 8,60m, A: 4,30 m.

Klokken 1530 – 1940 omlader dækslast og last fra 1 A-dæk til *Nungu*. På ankerpladsen er vejret helt stille. Modtagne vejrkort giver begrundet håb om rimeligt vejr – fra søndag den 18/12 morgen – på strækningen mellem ankerpladsen af Julianehåb.

Afsejlede fra ankerpladsen 18/12 klokken 04010.

Forinden vi gik ud ved Frederiksdal havde *Nungu* rekognosceret i fyrlinierne og uden for is, vind og sø. Der var ingen generende is, vinden var V-lig styrke 4 – 5 og der stod en sydlig dønning. Idet jeg vurderede, at forholdene var gunstige til den forestående forsejling til Julianehåb, og da skibet reagerede og føltes stabilt fortsatte sejladsen for reduceret kraft svarende til ca. 7 knob.

Ankom Julianehåb klokken 2000 og fortøjede *Nungu* stb mod vor bb side langs kajen. Klokken 2030 fortøjede *Nungu* stb mod vor bb side.

*Johan Petersen* var i sikker havn.

Overstyrmanden bør fremhæves for særlig betydende indsats i de kritiske perioder, der opstod efter kollisionen med isskossen den 17/12. Med omtanke og overblik formåede han som arbejdsleder og informationsgiver dels at berolige besætningen dels at holde skibsføreren a jour med udviklingen.

På samme måde optrådte 1 mester – nøgtern, rolig og velinformerende men alle om bord uden undtagelse beviste at være disciplinerede, gode søfolk.

Den 19/12 klokken 1130 rapporterede dykker Kaj Duus vedrørende skaden, der ligger mellem spant 86 og 96 fra lige over C-dæk til ned lige under tanktop: der er en stor oval, dyb bule ca. 6 x 4 meter med revne langs spant 92 fra over C-dæk til ned i WB-tank.

Der er egentligt hul til ca 170 cm foran spant 92 og agten for spant92 er revner og oprevet plade. Overløbsrør fra fra FO-tank 5 revet over 10 cm over tanktoppen og luftrør fra WB-tank 6 bb ligeledes revet over 10 cm over tanktop. 3 hydraulikrør revet over i samlinger.

Mindre olieudsivning gennem gennem det overrevne overløbsrør fra FO-tank 5 er stoppet.

Skitser over skaden er sendt pr. Telefax til rederiet. Polardyk i Godthåb kontaktes af rederiet og anmodes om assistance, da opgaven er for stor for Kaj Duus. Trimmer fuelolie fra tank 2 til tank 7 & 9. Begærer afgivelse af søforklaring til Kredsretten i Julianehåb.

Den 20/12 klokken 0730 telefonsamtale med rederichefen. Her aftales enkeltheder vedrørende losning og trimning: *Nungu* modtager Nanortaliklasten samt en mængde olie fra 2-tanken som ikke kan flyttes til andre tanke i *Johan Petersen*. Den vandforurenede olie fra 5-tanken overføres til *Nungu*. Der overføres 60 kbm ren olie og 42 kbm vandbl.

Polardyk afgår fra Godthåb klokken 1300.

Søforklaring, der var tiltænkt afholdt klokken 1500, udsat til 21/12, da repræsentanter fra rederi og forsikring grundet dårligt vejr ikke er nået frem.

Om eftermiddagen ankommer fra Baltica havariinspektør Bjarne Johansson, og fra rederiet inspektørerne Frants-Erik Jensen og Børge Petersen.

Orienterer om hændelsesforløbet og de tiltag der indtil videre er indledt.

Den 21/12 fortsætter oplosning til *Nungu*.

Klokken 1500 afgives søforklaring for Kredsretten i Julianehåb. Klokken 2200 afgår *Nungu* til Nanortalik og videre til Aalborg.

Polardyk ankommer fra Godthåb.

Den 22/12 ekspederedes gods til Narssaq og Frederikshåb om bord i *Pajuttaat* – der afgår fra Julianehåb klokken 2100.

Dykker fra Polardyk har foretaget undersøgelse og beskrivelse, der bekræfter den første dykkerrapport.

Der holdes møde hvor betingelser og principper fremlægges.

Rapport over nødreparationen udarbejdes af rederiinspektør og skibsfører i fællesskab.

Rapporten underskrevet af Jørgen Jensen, skibsfører.""

Dykkeren udarbejdede en skitse af skaden, og skrev følgende:

"Skaden ligger mellem spant 86 og 96 fra lige over C-dæk til lige under tanktop – en stor dyb oval bule med en revne langs spant 92 fra C dæk til ned i WB tank. Egentligt hul ca. 170 cm foran spant 92 og agter for spant 92 stort hul og oprevet plade.

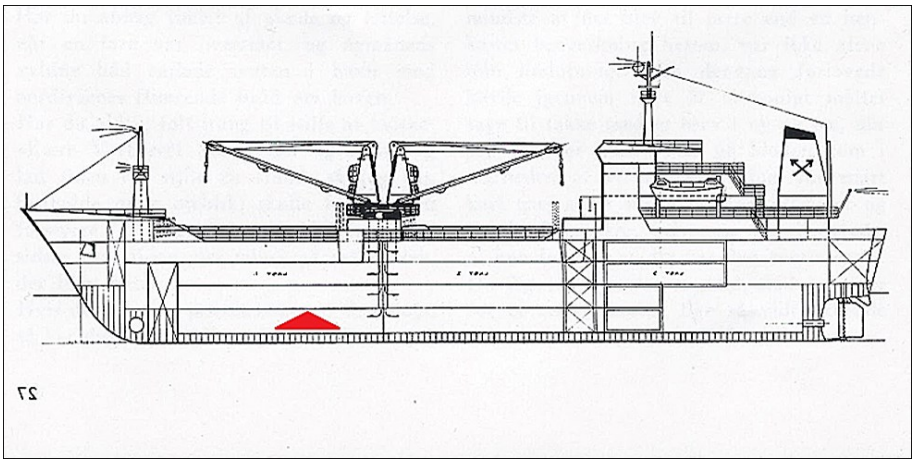
Overflodsrør fra FO tank 5 revet over 10 cm over tanktop. Skaden berører WB tank 4 bb og WB tank 6 bb. Formentlig ikke andre. Olieudslip sket gennem det overrevne overflodsrør, dette udslip er stoppet."

*Her i 2015 bekræfter Steen Lom, at det var sådan hændelsen forløb.*

*Han fortalte endvidere, at skibets Forepeaktank havde været tom på kollisionstidspunktet, og at dette forhold efter hans vurdering havde givet skibet lige netop den opdrift der skulle til for at skibet ikke sank i den aktuelle situation…!*

Processen med at gøre *M/S Johan Petersen* tæt

*Hullet i skroget*



*Rød trekant er afmærkning af hullet i skroget*

*a) Her ses de jernplader dykkeren havde svejset over hullet*

Steen Lom fortsatte sin beretning:

a)

"Dykkeren svejsede jernplader over hullet i skroget for at gøre skibet tæt. Derpå blev 1. lasten lænset for vand og godset losset og lastrummet gjort rent for den udsivende fuel olie.

b og c)

I 2. lasten blev der blandet cement og opvarmede sten hvorefter denne blanding blev svinget rundt med skibets kran til 1. lasten. Her blev blandingen hældt i en forskalling af jernplader, en "cementkasse". De opvarmede sten i cementblandingen var vigtige idet de var medvirkende til at cementblandingen kunne størkne hurtigere mod den kolde skibsside.

På billedet b) kan man også se en række brune rør. Det var tomme rør, der blev placeret i "cementkassen" der er under støbning/opbygning helt op til mellemdækket. Når skibet senere skulle have fjernet cementkassen i tørdokken kunne skibsværftet placere dynamitladninger i rørerne og derpå sprænge cementen i stykker. Dette ses tydeligt på billedet c).

*b) Cementkassen bygges op af jernplader som forskalling*

*Bemærk de brune rør uden for forskallingen*

*c) Skibet i tørdokken; noget af cementkassen er nu sprængt væk.*

## *M/S Kista Arctica*, 1998

I 1998, er jeg (bogens forfatter) mønstret som 1. styrmand på Unit Load polarskibet *M/S Kista Arctica*, og det år besejlede vi alle destinationerne langs den grønlandske Østkyst lige fra Kulusuk ved Angmagssalik til Danmarkshavn i nord – eller det var i hvert fald planen da vi afgik Grønlandshavnen i Aalborg lørdag eftermiddag den 18.07.1998

På rejsen anløb vi for nordgående destinationerne Kulusuk, Angmagssalik, Scoresbysund, Constable Pynt, Daneborg og Danmarkshavn. For sydgående efter Danmarkshavn skulle vi anløbe først Ella Ø og derpå slutte af med anløb af Mestersvig inden vi returnerede til Grønlandshavnen i Aalborg.

Vi havde helikopter om bord så vi kunne foretage ”lokale” isrekognosceringer under rejsen, og endvidere modtog vi også iskort fra Danmarks Meteorologiske Institut DMI via skibets Faksimile; iskort der var udarbejdet via observationer foretaget pr. satellit.

På rejsen deltog vi også i et forsøg hvor DMI på baggrund af sådanne satellit data udarbejdede særlige lokale iskort til os, og som blev udsendt til os pr. e-mail.

Det var vildt avanceret i 1998 !

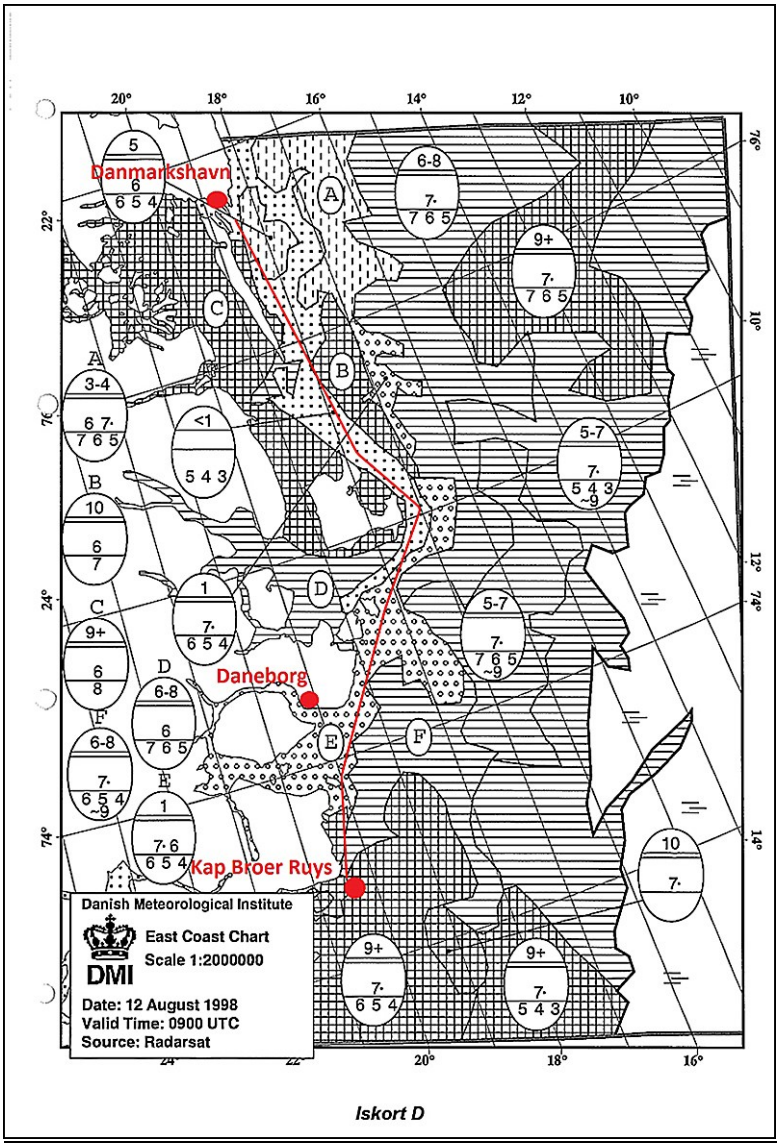
Vi observerede derpå visuelt hvor godt der var overensstemmelse mellem de faktiske forhold og hvad satellitterne havde observeret af isforekomster i områderne.

Den gang viste der sig det problem, at smeltevandet på overfladen af de store isflader eller ”ismarker” af satellitterne blev tolket som åbent vand hvilket gav nogle helt forkerte iskoncentrationer thi under smeltevandet kunne der være 6 meter tykt og meget hårdt flerårig polaris. Teknikken er dog mig bekendt blevet meget bedre siden dengang.

Well, vi sejlede i små iskoncentrationer fra Danmarkshavn mod Ella Ø i syd, men da vi når ned på højde med Kap Broer Ruys og nord for Bontekoe Ø mødte vi en iskant ganske som vist på iskortet side 217.

Det var blevet min tur til at foretage en isrekognoscering, og piloten og undertegnede lettede for at foretage observationer af isforholdene. Jeg kunne ret hurtigt se, at vinterisen stadig lå fra Bontekoe Ø og mod nord hvilket gjorde det nærmest umuligt at fortsætte sejladsen mod syd under sådanne isforhold. Kaptajnen valgte derfor at afvente bedring i issituationen generelt, og skibet blev lagt stille ved vinteriskanten.

Det blæste nu pludseligt op, og derved pressede polar pakisen fra nord ned mod skibet der lå ved ”vinteriskanten”, og i løbet af de næste dage oplevede vi en situation, der minder meget om dengang *M/S Polarbjørn* forliste i næsten samme område i 1957…!




*Iskort med ruten indtegnet (DMI Icechart)*

## Isbjerg ret for !

Ispresset ved Kap Broer Ruys aftog efter nogle dage, og vi satte derfor kursen mod nord og derpå mod øst for at komme ud af dette isområde. Under sejladsen mod nord er jeg på eftermiddagsvagt, og jeg stod og håndstyrede gennem de spredte ismasser i det klare vejr. Det klare vejr fortsatte nu ikke i ret lang tid efter at jeg er kommet på vagt idet det bliver mere og mere usigtbart. I farvandet er der spredte isskosser og enkelte isbjerge.

På broen befandt sig vagthavende styrmand – der er undertegnede - og vagthavende matros der holdt udkig samt skibets kaptajn. Vi var alle meget rutinerede i besejlingen af arktiske farvande under disse vind, vejr og isforhold. Jeg havde derfor ingen problemer med både at småsludrede med kaptajnen samtidigt med at jeg håndstyrede skibet uden om isskosser og isbjerge. Under sådanne forhold er skibets radar egentligt ikke til megen nytte idet skærmen er helt fyldt med ekkoer fra is objekterne.

Et skib er nemmest at styre i spredt drivis når det gør en god fart, og som den rutinerede styrmand jeg var, gav jeg derfor skibet lidt mere fart trods det usigtbare vejr og isforholdene.

Pludseligt råbte vagthavende matros ISBJERG RET FOR !

*M/S Kista Arctica i tåge og Storis*

*(Foto: Skibsfører Fritz Ploug Nielsen)*

Nu havde jeg et splitsekund til at træffe et valg: skulle jeg dreje skibet væk fra kursen mod isbjerget eller skulle jeg begynde at bakke skibet…

Hvis jeg drejede skibet for hurtigt kunne jeg risikere at dreje skibet over mod et nyt isbjerg som ellers ikke kunne ses i tågen; eller også kunne jeg svinge skibets låring, ror og

skruen op i isbjerget under undvigelsesdrejet – hvis jeg derimod begyndte at bakke skibet kunne jeg risikere, at skibet ikke kunne stoppes i tide inden det ramte isbjerget ret for !

Jeg valgte nu nærmest intuitivt at styre direkte mod isbjerget forude som jeg kunne se, alt imens jeg stille og roligt begyndte at bakke med maksimalt effekt på skibets motor og skrue. Hvis jeg bakkede for hurtigt med motoren og skruen gav det nemlig ikke maksimalt bakke effekt !

Sekunderne sneglede sig afsted og føltes som lange år alt imens skibet hastigt nærmede sig isbjerget, og jeg havde virkeligt lyst til bare at give fuld kraft bak med det samme men beherskede mig dog, og med et ganske let bump ramte skibets isforstærkede forstavn direkte på isbjerget, og derpå lå skibet stille.

Der blev helt stille i styrehuset, thi alle var udmærket klar over, at det havde været ganske tæt på noget langt mere voldsomt end et stille bump.

Skibet fortsatte sejladsen uden skader overhovedet, men farten blev reduceret og der ikke snakket mere end højest nødvendigt på resten af vagten !

Her i 2015 hvor jeg skriver dette er jeg trods alt glad for, at jeg formåede at ”holde hovedet koldt” og styre direkte på isbjerget fremfor at forsøge et undvigelsesdrej.

## Efterskrift:

Aalborg produktionsskole, TV & Videoafdelingen, producerede i samarbejde med undertegnede flere film fra min rejse med *M/S Kista Arctica* på den grønlandske Østkyst i 1998.

I filmene vises klip af mine egne videooptagelser fra hele rejsen, herunder de dramatiske dage hvor skibet klemmes af pakisen.

Filmene kan ses på YouTube

## Forsikringsselskaberne 2015

I *Vedel-udvalget*, der den 2. september 1959 udgav *Betænkning afgivet af Det af Ministeren for Grønland under 19. februar 1959 nedsatte Udvalg vedrørende Besejling af Grønland* kan man på side 18 læse *Forsikringsselskabernes vurdering af sejladsen på Grønland* hvorfra jeg citerer:

”For at undersøge forsikringsselskabernes vurdering af risikoen ved sejladsen på Grønland, har udvalget indhentet oplysninger om, hvilke forsikringspræmier, der opkræves for skibe, der besejler Grønland i årets forskellige måneder.

Forsikringsselskaberne har dog under orienteringen af udvalget om præmiesatser m. v. understreget, at selskaberne kun har haft et relativt lille materiale at bygge på, og de ansatte tillægspræmier - og særligt forhøjelsen af disse i vintermånederne - må vurderes på denne baggrund.

For kaskoforsikring af et skib betales en årlig procentuel præmie, der beregnes af skibets forsikringssum.

Den danske kaskopolice udelukker imidlertid ligesom andre landes kaskopolicer besejling af Grønland, således at denne besejling kun kan finde sted mod forudgående aftale med vedkommende forsikringsselskab og mod betaling af en særlig tillægspræmie.

Tillægspræmien for besejling af Vestgrønland beregnes efter skibets tonnage, dets alder og forsikringssum samt under hensyntagen til, hvor mange pladser skibet skal anløbe på en rundrejse, og den årstid, på hvilken besejlingen finder sted. Tillægspræmierne gælder primært kun for besejling i tidsrummet fra 1. april til 31. oktober, således at Kap Farvels breddegrad tidligst må passeres for opgående den 1. april og for nedgående senest den 31. oktober, og de omfatter kun besejling af de større pladser.

Efterhånden som ønsker er fremkommet om også at sejle på Grønland uden for denne periode, har assurandørerne givet tilladelse dertil mod en forhøjelse af tillægspræmierne, baseret på den forøgede risiko på grund af vejrliget og den ringe fyrbelysning. Endvidere spiller den omstændighed ind, at indtræffer en grundstødning, er det vanskeligt at få hurtig bjergningsassistance. De fastsatte forhøjelser af tillægspræmier gælder som nævnt kun for sejlads på vestkysten af Grønland.

For besejling af Østgrønland bliver tillægspræmien fastsat i hvert enkelt tilfælde. Sådanne systemer med tillægspræmier kendes også fra besejling af visse andre områder.

For at give et billede af størrelsen af de ovenfor nævnte tillægspræmier for besejling af Vestgrønland er de samlede forsikringspræmier udregnet dels for et skib af *HANS HEDTOFT*'s type og dels for et motorskib på 1.600 BRT, jfr. bilag 35.

Det vil deraf ses, at den forøgelse i forsikringspræmien, som kræves for besejling af en plads i Vestgrønland i sommertiden, andrager 5-6%, og i vintermånederne januar og februar forhøjes denne yderligere med ca. l-1½ %."

Det var i 1959.

Her 2015 udgav Præsidenten for SKULD, mr. Ståle Hansen, denne pressemeddelelse:

## *UNPREDICTABLE ARCTIC LEAVES ENERGY UNDERWRITERS IN THE DARK*

**Insurance Day, 9 July 2015**

**INSIGHT - P&I clubs face many challenges when it comes to insuring Arctic energy risk**

*By Ståle Hansen, President & CEO*

Skuld was one of the pioneers of liability insurance for the offshore energy market. We set up the first liability insurance programme for the industry in the 1970s, but today the sector is almost unrecognisable from the one we first entered in its fledgling years.

Technological advances mean equipment and risks that had not been imagined at the outset of the programme are now commonplace, and must be covered. Exploration and production now take place in deeper water, further from the relative safety of the shoreline.

The announcement on May 11 that Royal Dutch Shell has received approval from the US Department of the Interior to explore for oil in the Arctic introduces a new set of

challenges. We must bring into stark focus the uncertainties and difficulties that will face operators in this formidable region.

Despite these, the desire to develop Arctic exploration is clear and companies both leading and participating will want to insure against the liabilities they may encounter in this unaccommodating region.

The responsibility falls to us as an insurer to consider fully the risks and challenges that our members and clients will encounter and to prepare accordingly to meet them head on. They fall into three main categories: pollution, property/wreck removal and personnel.

Pictures of an uncontrolled flow of oil gushing into the Gulf of Mexico were broadcast around the world when *Deepwater Horizon* blew out in 2010. Fortunately, such events are uncommon, and everyone within the industry works and regulates, so far as is possible, to minimise them.
However, the fact remains such incidents are possible and no matter what safety systems are put into place, the chance of a major incident in the Arctic cannot be ignored.

From an insurance perspective, the cost of such a calamity is of great concern. Hard numbers have not yet been calculated, but such an event would, without a doubt, be a more expensive exercise than a similar loss in 'regular' waters.

The sensitive Arctic environment poses challenges far more complex than those with which the industry has yet had to contend. Great questions remain to be answered about how an oil spill would be cleared up and how the resources required to deal with it would be dispatched, distributed and maintained.

Although everyone will work to ensure such an incident does not happen, we have to be realistic enough to accept it may not be possible to avoid entirely.

BP estimated its share of *Deepwater Horizon* liabilities totals roughly $42bn. It is not difficult to envisage that a similar-scale incident in the Arctic would cost even more. BP assumed most of its risk itself, so the insurance industry felt little impact. However, an insured accident of similar proportions in the Arctic would certainly test the market's resolve.

If the claim fell to the pool, the entire International Group of P&I Clubs would suffer the costs and consequences, which could well include rate increases to affected layers of the group's reinsurance programme.

If the loss fell outside the pool and landed in the commercial market only, reinsurers' cautious approach to Arctic activity would intensify, leading to a revision of the premium rates levied for operations there.

An incident on the scale of *Deepwater Horizon* would probably drive rates higher across the board for several years (as *Deepwater* did), and difficult discussions with re/insurers about the limits offered for Arctic risks would almost certainly follow.

Another potentially significant exposure from a protection and indemnity (P&I) perspective is the removal of the wreck of any unit or vessel lost during Arctic operations. The costs of wreck removal operations are increasing significantly: the seemingly endless escalation of the removal costs for the wreck of *Costa Concordia* arose despite its loss in relatively benign waters. Removing the wreck of *MV Rena*, meanwhile, was estimated to have cost $500m.

Both removals were undertaken close to infrastructure essential to such operations. Forthcoming Arctic drilling will be far more remote, conducted in extremely harsh conditions.

The absence of infrastructure in the area will lengthen the time required to arrange, assemble and deliver the necessary equipment. Again, no hard cost estimates have been made, but it is not difficult to foresee removal costs which will exceed any we have borne before.

The lack of Arctic infrastructure will also impede remedies to the injury or illness of personnel. Distances from operational areas to land are likely to be far greater than any previously experienced, and the climate is far more unpredictable. We will have to rethink the way in which we respond to such incidents.

If a casualty occurs, weather conditions could easily prevent helicopters flying in and out, making robust on-site medical facilities a necessity. Distances present a further problem, too: plans are in place in Norway to enhance a helicopter station at Svalbard, but even from there, flight times will be longer. In emergency circumstances, they could make a critical difference to outcomes.

Pricing the risk

All of the foregoing is, in many ways, the background music to what may be the most significant risk to insurers: pricing. If we are to provide cover in relation to these new, more complicated and in many ways unknown risks, how do we ensure that the price is set at an appropriate level?

As with the underwriting of any new risk category, the first real challenge is the lack of data that underwriters can bring to bear to draw a clear picture of the risk. The experience of Arctic operations on this scale is simply still too limited to have yielded any useful numbers.

We know the potential cost of incidents will almost certainly be significantly higher than similar events in warmer climes, but we do not know by how much more. Worse, perhaps, we have no statistics that point to the likely frequency of loss events in Arctic waters, either absolutely or relative to elsewhere. Both cost and frequency are critical factors in calculating the 'right price' but, for now, in the almost complete absence of direct data arising from experience, all we can do is look for enlightenment from other industries that operate in the Arctic - mining, for example.

We also have closer parallels. Cruiseships sometimes visit lower Arctic waters and may offer some insights (although intuitively, the loss of a cruiseship in the Arctic would

probably be very much more serious than any event involving an offshore installation there).

Hypothetically speaking - because they are unlikely ever to be a regular feature of Arctic water, risk pricing for ultra large container vessels may be similar, but only because of their massive size, which makes the cost of casualties much higher than for more regular-sized containerships. We can learn little, I believe, about possible frequency from this comparison.

The second challenge - and in a similar vein - is ocean mapping. This is an important feature of underwriting any marine risk, but appropriate charts for the Arctic are sorely lacking. This increases the risk of groundings. The problem is complicated by the Arctic's moving obstacle course: floating ice cannot be mapped, and one need think only of *Titanic* to understand the incredible peril it presents.
Third, today's energy market has a surplus of capacity, which has pushed rates to very low levels compared to the real risk. With increased exposures, rates have to be priced realistically and fairly. A race to the bottom at the outset is not what the industry needs, now or in the future.

We must also consider the appropriate limits for Arctic risks. The market is already facing increasing demand for higher limits, and in light of rising costs, it is easy to see why. However, the limits offered cannot be infinite. Attention must be paid to setting them at appropriate levels: prices must be sufficient for the cover to respond, but the industry must be able to bear the cost. The required premium must be neither prohibitively high, nor disproportionately low.

Finally, political uncertainty is a risk to be considered seriously. The political agendas and commercial interests of all the relevant actors must be kept distinctly separate in this sensitive area.

As the Arctic frontier is opened up, great attention will have to be paid to all of these factors, to ensure both brokers and underwriters are setting out on a sound footing.

In many regards, the insurance market has absolutely nothing to gain from the advent of Arctic energy exploration and production, and from shipping more generally. It brings extremely large risks which are at present unquantifiable.

However, no P&I club or commercial insurer that is serious about the marine and energy sector can afford to be absent from this new risk space, and therefore from the discussions surrounding insuring them. The greater the volume of information and statistics we are able to obtain, as an industry, the more able we will be to understand the risks, and to set appropriate premiums.

As an established market in marine insurance, London will be there to support most operations that evolves in the Arctic, but this should be done at the right premium rate.

Published in Insurance Day, 9 July 2015”

## Risikovurdering 2015

Et af de helt store problemer for forsikringsbranchen er således risikovurdering hvilket studerende ved Danmarks Tekniske Universitet, Pernille Schellerup Gemynthe, skrev om i sit speciale ”Estimate of Risk and Hazard on Maritime Traffic in the Waters of Greenland”.

I hendes speciale skrevet i 2015 kan man læse om følgende emner:

- Collision (with ship, ice or ground)
- Damage to the ship, cargo or crew
- Beset in ice
- Sinking or capsizing
- Icing (decrease in stability)
- Lack of training / information
- Voyage planning
- Traffic
- Weather
- Bad seamanship (human factor)
- Rescue mission

# Canada

## Rederiet J. Lauritzen

I slutningen af 1950erne ejede og opererede Rederiet J. Lauritzen (JL) en række specialbyggede ishavsskibe, der alle kunne indsættes i såvel Finlandsfartens vintersejlads som i polarfarterne.

Rederiet havde også opnået en del erfaring i at besejle den isfyldte grønlandske Østkyst fra 1952, og Antarktis fra 1953.

Denne erfaring, samt de specialbyggede ishavsskibe, var sandsynligvis medvirkede til, at Rederiet undersøgte mulighederne for at gøre shipping forretninger i Canada.

## St. Lawrence wintherservice

Besejlingen af St. Lawrence i Canada blev normalt indstillet i de fire vintermåneder, men en canadisk undersøgelse i 1958/59 havde åbnet op for, at det burde kunne lade sig gøre at besejle St. Lawrence med særligt isforstærkede skibe i disse vintermåneder.

Sådanne skibe havde Rederiet J. Lauritzen, der sendte ishavsskibet *M/S Helga Dan* afsted, og med assistance fra den canadiske isbryder *Labrador* ankom *M/S Helga Dan* midt om vinteren d 13.2.1959 til Montreal.

I første omgang var det ganske vist et eksperiment; et eksperiment der også vakte international opsigt på daværende tidspunkt. Eksperimentet faldt godt ud hvilket medførte, at Rederiet J. Lauritzen i vinteren 1959 påbegyndte en regulær liniefart mellem Europa og op af St. Lawrence i vintermånederne.

Det blev en stor succes hvor Rederiet J. Lauritzen på liniens højdepunkt i 1962/63 beskæftigede sine ishavsskibe *M/S Helga Dan, M/S Thora Dan, M/S Anita Dan, M/S Frida Dan, M/S Fenja Dan, M/S Manja Dan, M/S Rimja Dan og M/S Ritva Dan* i den sejlads, samt af og til yderligt havde sine ishavsskibe *M/S Perla Dan, M/S Brita Dan, M/S Nella Dan og M/S Saima Dan* i charter for andre rederier til besejling af St. Lawrence i vintermånederne.

I besejlingen af St. Lawrence Wintherservice var der i øvrigt tradition for, at årets første skib modtog ”den guldknappede stav” – *The Golden Cane* – som belønning for første ankomst i sæsonen, og den stav modtog flere af Rederiets skibe gennem årene.

I 1968 stoppede Rederiet J. Lauritzen med at drive St. Lawrence Wintherservice, hvilket man kan læse i *FRIVAGTEN* nr. 97 hvorfra jeg citerer:

## Rederiets vintersejlads på Montreal ophører som regelmæssig liniefart

”Den 13. februar 1959 gik *M/S Helga Dan* til kaj i Quebec som det første oceangående lastskib, der nogensinde havde besejlet St. Lawrence-floden om vinteren, og dette blev indledningen til en regelmæssig vinterlinie fra England til og fra Kontinentet, der først åbnede Quebec, i 1961 Three Rivers og endelig 1962 Montreal for regelmæssig vinterbesejling.

Disse havne anerkendes nu som helårshavne, selv om vinterbesejlingen fortsat kræver kraftigt isforstærket special-tonnage. Denne udvikling har ydet sit bidrag til at forbedre grundlaget for samhandlen mellem Canada og Europa og har været medvirkende til en opblomstring af industrier langs St. Lawrence floden.

Rederiets polarskibe, konstrueret til sejlads i de arktiske og antarktiske egne, har i mange henseende været og er fortsat særdeles velegnede til denne krævende fart. Imidlertid har skibene som følge af ustabile havnearbejderforhold i de seneste sæsoner gentagne gange været udsat for langvarige og bekostelige forsinkelser i havnene både i England og i Canada, og disse forhold har nu medført en så stor belastning af liniens drift, at Rederiet har besluttet at indstille denne fart som regulær linietraffik.

Problemerne har ikke kunnet løses ved overgang til andre skibstyper, da undersøgelser har vist, at sæsonbetonet liniefart som vintersejladsen på Montreal ikke danner tilstrækkeligt grundlag for de nødvendige investeringer.

Uanset denne tilslutning er det dog sandsynligt, at Rederiets polarskibe fortsat i nogen udstrækning vil sejle på St. Lawrence”

og derpå i 1970 *Frivagten* nr. 99 hvorfra jeg citerer:

”Den hastigt voksende sovjetrussiske handelsflåde, hvis kapacitet nu overstiger landets eget behov for eksport og import af egne varer, udøver kraftige bestræbelser på at vinde indpas i ”cross trade”, d.v.s i liniefart mellem udenlandske havne, ved hjælp af drastiske fragtreduktioner. Dette var f.eks. en medvirkende årsag til, at Rederiet måtte nedlægge sin St. Laurence Winter Service.”

Det var således et forholdsvis kortvarigt engagement, men dog alligevel tankevækkende at læse *FRIVAGTEN* nr. 76 fra 1961 hvorfra jeg citerer:

”Fra en forretningsforbindelse i Quebec har rederiet modtaget en bemærkelsesmæssig beretning – en fotokopi af en rapport udarbejdet i 1875 af Quebec’s lovgivende

forsamlings særlige udvalg. Rapporten beskæftiger sig med mulighederne for at opretholde vintersejlads på St. Lawrence-golfen og – floden.

Den daværende formand for udvalget Sydney Bellingham henstiller i offentlighedens interesse til den canadiske regering at forsøge at gennemføre sådanne forholdsregler, at vintersejlads muliggøres, skønt man indtil da havde anset problemet for at være uløseligt.

Rapporten er bilagt en udtalelse fra en hydrograf, som i januar 1874 nævner, at både isdannelserne, snestorme og tåge nok vil være til gene for sejladsen, men at det skulle være muligt for stærkt byggede skibe og dygtige navigatører at overvinde disse vanskeligheder.

Morsomt at tænke på, at der kom til at gå næsten 100 år, før en regelmæssig vintersejlads i disse farvande blev virkeliggjort, og at det skulle blive et dansk rederi, der kom til at gennemføre vinterbesejlingen af Quebec."

Et kendetegn for Rederiet J. Lauritzens besejling af St. Lawrence Wintherservice er, at den sejlads blev udført mellem Europa og Canada i vintermånederne; den periode af året hvor der er fleste storme undervejs suppleret op med risikoen for stærk overisning.

## *M/S MANJA DAN*

*Niels Christian Dybkjær* har her i 2015 været så venlig at sende mig denne beretning om hvordan han som styrmand om bord oplevede sejladsen på St. Lawrence Wintherservice om bord i *M/S Manja Dan.*

"I begyndelsen af 1960'erne etablerede Rederiet J. Lauritzen en ny rute mellem Europa og Canada. Rederiet havde i en årrække bygget isforstærkede skibe hovedsageligt beregnet til sejlads på Finland om vinteren, hvorfra JL sejlede cellulose til Nordeuropæiske havne. Skibene var i sommerhalvåret også beskæftiget for KGH til besejling af Grønland især på østkysten. Desuden sejlede JL's polarskibe i næsten 35 år til Antarktis med ekspeditioner for adskillige nationer.

I 1967 blev det min tur til en tur til Canada i det, der benævntes *St. Lawrence Winter Service*. Montreal havde altid været lukket for sejlads om vinteren på grund af svære isforekomster og ingen velegnede skibe. I 1964 ankom *Helga Dan* kort efter nytår til byen som det første skib for starten på en ny periode, hvorefter byen kunne anløbes året rundt.

*Manja Dan* afgik i ballast fra Kalundborg den 1. januar 1967. Vi havde losset "ørkensand" fra Safi i Marocco og fået lov at ligge nytåret over, da vi først skulle indgå i den nye service 3 dage senere. Første lastehavn var Antwerpen derefter Bremen og Hamburg. Diverse former for stykgods blev stuvet i skibets 4 lastrum. Sidste lastehavn var Bordeaux efter 10.000 kasser cognac. De fyldte 4-lugens mellemdæk.

Afgang 17. januar. Forude lå Nordatlanten – næste destination Quebec godt 3000 sømil væk. Det blev en forfærdelig rejse! Sent vil den blive glemt.

Allerede dagen efter afgangen fra Frankrig begyndte vejrguderne at drille os i Biscayabugten. Vindstyrken røg op på 10 og farten ned på 10 knob – og vi anede ikke hvor glade vi egentlig skulle være for sådan en "høj" fart; thi den nåede vi faktisk ikke før vi mange dage senere kom ind på St. Lawrence bugten. Det var onsdag den 18. januar, det dårlige vejr tog sin begyndelse, og først i løbet af den 29. begyndte vi at få nogenlunde roligt vejr igen. Man kan dog ikke sige, at det blev godt.

I 11 dage var vinden vestligt med en styrke på mellem 8 og 12. En besætning bliver påvirket af dårligt vejr hver eneste dag. Man bliver sur og nogle måske lidt deprimerede. De første par dage går det fint nok, men en dårlig vejrmelding og et vejrkort, der kun fortæller om fortsat møgvejr er en skuffelse. Efterhånden som dagene går, og vejret vedbliver at være lige tosset, bliver man mut og gal i hovedet. Snakken går kun på at skælde ud på det forbandede vejr, skibsfart i det hele taget og alt og alle. "I sådan et satans møgvejr skal stå på denne slingrepotte – og til den hyre. Så for pokker, nu røg kaffekanden m.m. på dørken inde i bestikket. Man skulle have blevet bager derhjemme, men det er for sent nu. Jeg tror aldrig vi når over til Amerika. Om 3 uger ligger vi 100 sømil længere fremme, og så har vi ikke mere bunkers."

Ak ja, man kan blive trist af dårligt vejr, når det varer så længe. Det hjalp heller ikke på humøret, at solen så ikke meget til, men regn og gråvejr havde vi nok af.

Vi var skoleskib for en halv snes kokkeelever, som naturligvis ikke rigtigt vant til skib på det store hav, hvorfor der var flere småuheld end normalt. De skar sig i fingerne og fik dem i klemme og slog hovedet, når de rovsede rundt på dørken.

Skibet var cirka halvt dødvægtslastet, og da sø og vind hele tiden var ret imod slingrede vi ikke så voldsomt – slet ikke som med en tung dødvægtslast i bunden eller i ballast. Men det var altså ikke havblik! Vand på dækket var der hele tiden og i kortere perioder var bølgehøjden som op midt på istønden i formasten 16 meter over vandlinjen. Af og til måtte bådsmanden ud på dækket for at efterskalke lugerne og teste surringerne på

ankrene. Det job betroede han ingen andre. Selv om vi slog ned på omdrejningerne, kunne en sø godt rulle ind over dækket. Det kunne faktisk se lidt morsomt ud, når bådsen i sit gule olietøj sprang over dækket for at komme i læ bag et dækshus. Men det er en alvorlig leg og det gælder om at være bekendt med skibet og søens bevægelser.

Med fremdriften gik det ikke så godt. Selv om vinden i kortere perioder løjede lidt af medvirkede den voldsomme dønning til, at farten aldrig kom over 10 knob. Den aftagende vind varede dog aldrig ret længe – højst 6-8 timer. Et par gange i de ”stille” perioder måtte vi stoppe helt, så ”maskinen” kunne udskifte ventiler.
Gennemsnitsfarten for hele rejsen var 6-7 knob. Fredag den 20. januar (hvor min søn i øvrigt blev født) havde vi et forfærdeligt møgvejr. I løbet af formiddagen havde vinden lagt sig mere og mere, sidst på eftermiddagen var det næsten vindstille. Men det holdt op kort før midnat, så kom vinden tilbage med styrke 8 fra vest. Vindstyrken tiltog og farten aftog. På 20-24 vagten udsejlede vi 37 sømil, mellem 00-04 19 mil og fra 04-08 blot 16 mil. Kl. 06 nedsattes omdrejningerne til det halve af det normale. Søndag formiddag satte jeg rejsens bundrekord ved at udløbe 6 sømil på 4 timer. Vi havde nu også en vindstyrke på 10-11 stykker, og bølgehøjden var atter omkring de 15 meter. Det var vist også den dag, vi satte døgnets bundrekord, idet vi på 24 timer kun udsejlede 103 sømil. På intet tidspunkt under turen løb vi over 200 mil på et etmål.

Skibet var udstyret med en fascimile modtager af typen Mufax, og vi tog masser af vejrkort. ”Gnisten” og jeg var de eneste, der betjente den. Vi tog kort fra forskellige stationer, men ikke alle var lige gode. Kun de engelske og canadiske var sikre hver gang. Fra USA fik vi aldrig et brugbart vejrkort, hvis det i det hele taget var muligt at høre stationen. Derimod var det fine kort vi kunne få fra Moskva, men de var ikke til at finde ud af, fordi teksten stod med kyriliske bogstaver. Af de anvendelige kort fra England og Canada var de sidste langt at foretrække, idet målestokken var meget større, og der var langt flere oplysninger. De engelske kort viste kun isobarerne, mens de canadiske havde vindstyrker, temperaturer, nedbør og sigtbarhed med. Ofte blev vi imponeret af et lavtryks udvikling. En lille klat i kortets vestlige kant med et nogenlunde normalt lufttryk blev dårligt nok bemærket.

Allerede 12 timer senere var det et stort lavtryk med masser af vind. Et af disse små lavtryk udviklede sig meget hurtigt til at kæmpe system, som dækkede et stort område af Nordatlanten. Vort barometer viste på et tidspunkt 944 mb – hvilket var det laveste det kunne registrere. Heldigvis bevæger sådan et lavtryk – også kaldet en tempereret cyklon – sig meget hurtigt med op til 30 knob. Desværre var vi så uheldige, at der altid var et nyt på vej.

Men der var en lille overraskelse til os.

Netop som vi var omtrent tværs af hinanden, den for østgående og os mod vest, blev den stoppet i sin fremmarch med et stort højtryk over Europa, som bremsede den. Skibets fart var også nedsat til et minimum, så det var ikke mange sømil vi kom frem. Det havde vi nu heller ikke ventet, men det er synd at sige, at det var en humørpille. Nu kunne det for vor skyld også være lige meget – det kunne blæse med vindstyrke 10 lige til juleaften; vi var ved at være ligeglade. Vi syntes, at man ikke burde sende mindre skibe ud over Nordatlanten om vinteren. Og så sejler der trods alt både, der er mindre end *Manja Dan*.

Men der fandtes kun en vej for os. Vi skulle til Canada. Vores tagen vejrkort var sådan set kun for vor interessens skyld. Der er dog også andre ting, man kan modtage på sådan en facsimile modtager. Fra det tidspunkt hvor det havde været muligt at modtage canadiske kort, tog vi også iskort for at være orienterede om isforekomsterne. Den slagt kort blev udsendt to gange i døgnet og var til stor hjælp for skibsfarten. Nu for indgående til St. Lawrence var der ikke noget specielt for os på kortene. Vi kunne se, at der var isfrit helt op til indsejlingen af floden. Kun nord for Nova Scotia var der is langs kysterne og desuden en tunge fra Belle Isle Strædet ned mod Anticosti Island, men det ikke ville berøre os.

Nu hvor jeg har fortalt så meget dårligt om sådan en vintersejlads, må man dog ikke tro, at vi går rundt med selvmordstanker. Heller ikke står vi dagen lang og råber ”for helvede”. De fleste af os har jo sejlet i flere eller mange år fra vor tidligste ungdom. Vi kan godt slå tiden ihjel og hygge os. Kun vor unge elever gik det nok lidt ud over.

Rent vejrmæssigt var det godt at sejle ud fra Bordeaux i stedet for fra Nordeuropa, hvorfra sejlruten havde ligget noget nordligere. Desuden fulgte vi kompasruten og heldigvis ikke en storcirkel. Efter normale vejrforhold ville man på den nordlige rute komme nord om lavtrykkene og få østlige vinde. På denne tur var vi glade for ikke at ligge 10 breddegrader længere mod nord. Når vi havde vindstyrke 10, blæste det 12 deroppe. Et af vore søsterskibe *Rimja Dan* lå deroppe.

Skibsbiografen gav af op til lidt underholdning. Ved hjælp af diverse remme og surringer kunne det lade sig gøre at vise en film, selv om vi slingrede voldsomt.

Med min interesse for ornitologi var det ikke de store sensationer, der var at se ude på Nordatlanten her i januar. Oceanet er dog ikke fuldstændigt forladt af vingede skabninger, men der er fugle at se hver eneste dag. Størst i antal var riderne. Det kan

undre mig, hvordan sådan en lille måge kan klare sig i ugevis ude på den åbne stormomsuste Atlant. Den opholder sig faktisk kun på land i yngleperioden. De pelagriske fugle er beundringsværdige med den flyveevne de viser over det åbne hav. Det er som om at høje vindstyrker blot nydes af dem. Med en utrolig fart kommer de strygende 10 cm over vandoverfladen og holder afstanden selv om bølger på 10 meter kommer rullende. Mallemukken, stormfuglen eller havhesten var ikke så talrig men dog jævnligt at se. Det samme gjaldt storkjoven – også kaldt en rovmåge. En enkelt svartbag viste sig også, og jeg tror, den holdt sig nær skibet i flere dage, da det ikke kan tænkes, at en ny er dukket op hver dag.

Vi var nu kommet til New Foundland Bankerne ved The Tail of the Bank. Det var sent lørdag den 28. januar. Om søndagen kom det ventede omslag i vejret – ikke til blikstille – men fra lunt til koldt. Under overfarten havde temperaturen på grund af Golfstrømmen ligget omkring de 10 grader og vandtemperaturen på det samme. Da vi var tættere på Nordamerika, har strømmen mere af sin varme i behold, og denne søndag morgen lå vandtemperaturen på hele 18 grader.

Så høje varmegrader var det snart slut med. Kl. 09 målte vandet 9 grader, kl. 11 4 og til middag -½. Vi var kommet fra den varme Golfstrøm og ind i Labradorstrømmen. Lufttemperaturen faldt ikke så hurtigt, men ved mødet mellem varmt og koldt vand kom tågen. Og jeg skal love for, at vi fik nok af den. Den blev tyk som grød – ude vi brovingen kunne man næsten ikke se, hvad klokken var på sit armbåndsur!
Billedet passer meget godt, men i denne omgang blev vi totalt blinde.

Ved 06-tidenkom den. 1-styrmand gjorde tågeklar, og jeg blev vækket af tågehornets brølen hver andet minut. Dagen hvor vi ville få vinter var kommet. Radaren var naturligvis startet op, men havde været så venlig kun at køre i 10 min. Den havde ikke været startet siden vi forlod Biscayen. På tågebankerne og St. Lawrence var den ikke til at undvære, så nu gjaldt det om at finde fejlen og forhåbentlig udbedre den. Det var nu ikke så nemt. Både elektrikeren, gnisten og jeg lagde hovederne sammen og rodede med værktøj og reservedele.

Vinden havde lagt sig, men dønning var der nok af, så vi slingrede bravt, idet det er noget møg at rode med sådan noget, når tingene rovser rundt på dørken, hvis man ikke holder på det. Vi bandede og svovlede, når reservedelskassen tog sig en rutchetur. Langt om længe fandt elektrikeren ud af, at det var antennemotoren, der ikke fik tilført strøm. Sikringen sprang hele tiden. Derefter blev motoren forbundet med strøm direkte fra en stikdåse, og det lykkedes virkeligt at få gang i antennen - dog kun et øjeblik, så var det helt slut. Fejlen var lokaliseret, men vi kunne ikke gøre noget ved det. Motoren blev

pillet ned, og det viste sig, at den var fuldstændigt brændt af. Den opgave kunne vi ikke selv klare. Vi skruede skidtet sammen sendte et telegram og bestilte en ny motor. Tåge og snart inde på St. Lawrence og ingen radar.

Under størstedelen af rejsen havde vejret tvunget os til at sejle med reduceret fart, selv om maskinen havde gjort sit. Med tågen spillede vejret nu ind på en sådan måde, at vi luskede af sted med slow-ahead. Vi var totalt blinde. Inden tågen kom, havde vi observeret en del store sovjetiske fabrikstrawlere og andre fiskeskibe her på de store fiskebanker. Langsom fart og skærpet udkig – hele tiden stå og glo ud i den tætte grød, hvor vi alligevel ikke kunne se noget som helst. Forhåbentlig brugte de andre fartøjer deres radar, så de kunne holde klar af os. Men vi hverken så eller hørte andre skibe. Endelig! En dejlig følelse var det, da tågen endelig lettede. Full-ahead.

Stop! Mandag morgen, da min formiddagsvagt begyndte, lå *Manja Dan* og drev midt i Cabot Strædet. Maskinen havde bestemt, at nu ville den have en pause. Dog gik der ikke mange timer, før smedene fik gang i den igen, så vi kunne komme ind på St. Lawrence bugten på en VNV-lig kurs. De mange dage med slingerage og senere tåge var overstået; til gengæld blev det vintervejr. Ud på dagen blev det så voldsomt snevejr, at sigtbarheden atter blev nedsat til et minimum. På min aftenvagt besluttede skipperen, at vi skulle stoppe for natten. Vi havde jo ikke en ordentlig position men kun bestikket at navigere efter. Ud på aftenen så vi skæret fra et fyr. Det var Cape Heath på Anticosti Islands østpunkt. Da ekkoloddet viste en passende dybde, blev jeg sendt forud og droppede det ene anker. Til midnat overtog 2.styrmand vagten og jeg tørnede ind.

Næste morgen var skipperen på broen, da jeg kom derop. Snevejret var ophørt, så vi havde nogenlunde klart vejr. ”Hold da op, styrmand, vi har næsten smidt ankeret helt oppe på stranden!” Men vi havde da vand under kølen.
Videre mod Quebec. Der var lidt is på floden, men ikke værre end vi forcerede uden problemer.
Fredag den 3. februar ankom vi til Quebec kort efter midnat og fortsatte tidlig næste morgen mod Three Rivers, hvor vi kom en halv snes timer senere. Der var til gengæld nogle isproblemer, men vi fik os da bakset os til kaj og fik losset noget af lasten.

Derefter videre til Montreal. På trods af at det var vinter, var lufttemperaturen ikke ret lav da vi ankom den 7. februar midt på eftermiddagen.  Men jeg skal love for, at der skete noget i løbet af natten. Næste dag havde vi vist omkring minus 2. Vi fik en uges tid i Montreal. Så vidt jeg husker, havde vi ikke større skader på lasten. Selv de 10000 kasser cognac kom i land i hel stand – uden at se berusede havnearbejdere!

Three Rivers og Baie Comeau anløb vi på udrejsen for hovedsageligt at laste aluminiumsbarrer. Is var der nok af men sejlrenderne var brudt af daglig trafik, så vi havde ikke de store problemer. Hjemturen fra Baie Comeau til Grangemouth tog kun 10 dage med hæderligt vejr hele vejen. Det havde vi også fortjent. Derefter Rotterdam hvor jeg afmønstrede efter godt 6 måneder om bord.””

**Overisning…!**
St. Lawrence wintherservice ruten var berygtet for de hyppige og farlige overisninger. Carl Hansen tog disse dramatiske fotos om bord i *M/S Fenja Dan* – søsterskib til *M/S Manja Dan* – i Gulf of St. Lawrence i 1964

## Arktisk Canada

Rederiet J. Lauritzens ishavsskibe var blevet kendt i Canada qua St. Lawrence Wintherservice, og i årets sommermåneder udvidede Rederiet sine aktiviteter i Canada idet den canadiske regering havde åbnet op for olieefterforskning i Arktisk Canada.

### *M/S Thora Dan*, part I

I 1961 skrev Rederiet J. Lauritzens således denne artikel i *FRIVAGTEN* 1961 nr 78 hvorfra jeg citerer:

= Polarskibet *Thora Dan* gennemførte historisk pionerrejse til Arktisk Canada. =

*M/S Thora Dan*

*(Foto: Ole Albertsens private arkiv)*

”Polarskibet *Thora Dan* gennemførte i august måned 1961 en historisk pionerrejse til Winter Harbour på sydøstkysten af Melville Island i Arktisk Canada.

Winter Harbour ligger på 74gr47’N 110gr39’V eller 2/3 af vejen gennem NV passagen.

Melville Island opdagedes i 1819 af den engelske løjtnant W.E.Parry (senere Sir Edward Parry) som i 1819/20 med skibene *Hecla* og *Greiper* forsøgte at finde NV passagen. I september 1819 blev de stoppet af nyisen og tvunget til at overvintre i Winter Harbour.

Omkring midten af forrige århundrede var området skueplads for en række dramatiske begivenheder i forbindelse med Franklin-ekspeditionens forsvinden og udsendelsen af adskillige eftersøgningsekspeditioner, hvorunder flere skibe gik tabt i isen.

I de senere år er Barrow Strait og Viscount Melville Sound gennemsejlet af store canadiske og amerikanske isbrydere og ligeledes af amerikanske atom-ubåde, men *Thora Dan* er det første handelsskib, der har trodset ismasserne i Viscount Melville Sound.

*Thora Dan* var befragtet til at transportere et komplet olieboretårn med alt tilbehør fra Montreal til Winter Harbour for et firma, som skal udføre de første boringer efter olie på øerne i Arktisk Canada, som giver løfte om olieforekomster.

Ved *Thora Dan’s* ankomst til Viscount Melville Sound den 13. august 1961, var hele sydøstkysten af Melville Island blokeret af tæt, svær uigennemtrængelig polar-is, men den 20. august lykkedes det for *Thora Dan* med isrecognosceringsassistance fra den canadiske isbryder *N.B. Mclean*’s helikopter at bryde sig igennem til Winter harbour.

Ved anduvningen af Winter Harbour benyttede kaptajn Laurids Nielsen løjtnant Parry’s gamle søkort fra 1820.

Losningen foregik på åben kyst med landgangspramme og var afsluttet 30. august. Desværre skete der herunder et alvorligt uheld, hvorved maskinassistent Aksel Eskildsen Møller, der bistod i lossearbejdet, blev kvæstet. Ved beredvillig canadisk assistance var det heldigvis muligt uden unødvendig forsinkelse at overføre maskinassistent Møller med fly til hospitalet i Edmonton. Da hans tilstand i begyndelsen var ret alvorligt, sendte rederiet forældrene til Edmonton. Maskinassistent Møller er nu heldigvis i god bedring.

Under *Thora Dan’s* ophold i Winter Harbour aflagde kaptajn Laurids Nielsen besøg ved Parry’s Rock, som bærer inskriptionen om *Hecla’s* og *Greiper’s* ophold i Winter Harbour i 1819/20. 30 meter derfra står et kors med inskriptionen: ”rejst af kaptajn Josep Bernier i 1909 til minde om ”*Arctic*”’s overvintring i Winter Harbour 1908/09. Kaptajn Laurids Nielsen fæstnede under kaptajn Bernier’s mindeplade en kobberplade med inskriptionen ”Thora Dan 24/8 1961”

I Canada venter man nu spændt på resultatet af boringerne på Melville Island – måske har *Thora Dan* været med til at starte et nyt olieventyr."

Et olieeventyr blev det nu ikke til i Arktisk Canada, men Rederiets skibe blev stadig chartret til at sejle materiel til olieefterforskningen i denne del af Canada; og i 1969 skrev Rederiet J. Lauritzens denne artikel i *FRIVAGTEN* 1969 nr. 78 hvorfra jeg citerer:

## *S/S Manhattans* historiske rejse

"Der skrives søfartshistorie i disse år. Der går næsten ikke en måned, uden at nye skibstyper ser dagens lys, eller at gigantskibe, der allerede sejler, bliver små sammenlignet med de mammutskibe, flere værfter nu er rede til at bygge.

Midt i denne dynamiske udvikling, er *s.s. Manhattan's* historiske rejse gennem Nordvestpassagen vel nok den søfartsbegivenhed, der har påkaldt størst opmærksomhed blandt offentligheden såvel i søfarts- og oliekredse verden over. Dette skyldes ikke blot den barske romantik, der altid har omgærdet begivenheder i de ugæstfrie arktiske egne, men nok så meget de virkninger, et positivt resultat af det dristige forsøg vil kunne få for verdensoliehandlen som følge af den betydelige afkortning af transportvejene, olieleverancer fra Nordalaska til U.S.A.'s Østkyst og til Vesteuropa ad søvejen vil medføre.

Selv om forsøgets pris på ca. 300 mill. kr. skal ses i lyset af de store oliefund i Prudhoe Bay, må man beundre Humble Oil's dristige plan med efter ombygning og isforstærkning at sende det 115.000 tdw store amerikanske tankskib *S/S Manhattan* igennem Nordvestpassagen.

Som det sikkert vil være vore læsere bekendt fra dagspressen, lykkedes første del af forsøget. *Manhattan* forlod Chester i Pensylvania den 24. august 1969 og ankrede ved Point Barrow den 21. september 1969 som det første handelsskib, der har besejret Nordvestpassagen. Rejsen forløb ikke uden vanskeligheder. To ledsagende isbrydere led havari og måtte opgive, ligesom forsøget med gennemsejling af M'Clure Strait måtte opgives, og ruten i stedet lægges igennem det næsten isfrie Prince of Wales Strait.

*Thora Dan*, der, så vidt vi ved, med sine rejser fra Østcanada til Melville Islands i 1961 og i august/september i 1969 hidtil holdt prisen som det handelsskib, der havde besejlet den største del af Nordvestpassagen, må nu overgive prisen til *Manhattan*.

*Manhattan's* rejse – ligesom *Thora Dan's* – er imidlertid gennemført på den ismæssige set bedste tid af året, og den del af verdenspressen, som har set *Manhattan's* rejse som åbningen af en ny og kortere søvej til Østen, vil blive skuffet. Nordvestpassagen vil

næppe nogensinde blive en kommerciel søvej til Østen for overfladeskibe, dertil er udgifterne til den voldsomme isforstærkning, ekstra hestekraft og forsikring alt for høje.

De store oliefund i området ved Prudhoe Bay og de korte søværts distancer til U.S.A.'s Østkyst og til Europa sammenlignet med distancerne fra den Persiske Havbugt åbner måske tilstrækkelige økonomiske muligheder for dækning af de store ekstraudgifter, der vil være forbundet med søværts transport af denne olie i store, isforstærkede tankskibe.

Der må imidlertid endnu sættes et stort spørgsmålstegn ved mulighederne for at besejle Nordvestpassagen hele – eller blot det meste af – året og vel at mærke regelmæssigt. Det er ikke blot et spørgsmål om penge, men også om det rent fysisk vil være muligt. Humble Oil's planer om til marts 1970 – midt i den arktiske vinter, når ekstreme isforhold må forventes – at sende *Manhattan* ud på en ny forsøgsrejse gennem Nordvestpassagen, viser forståelse og respekt for de naturkræfter, der skal overvindes.

Vi i JL kipper med flaget for *Manhattan*. "

Derpå fortsatte Rederiet JL med denne beretning i *FRIVAGTEN* hvorfra jeg citerer:

## *M/S Thora Dan*, part II

*Thora Dan* løser på ny vanskelig transportopgave i Nordvestpassagen i 1970

"Nordvestpassagen er ikke ukendt farvand for Rederiets polarskibe. Tre gange tidligere har *Thora Dan* og *Helga Dan* for canadisk regning transporteret oliemateriel til Melville Island, Bathurst Island og Cornwallis Island, ligesom vore isnavigatører har foretaget flere rekognosceringsrejser til området for at undersøge isforholdene.

Igen i år viste *Thora Dan* JL flaget i Nordvestpassagen. Endnu før *Manhattan* havde mødt den første is i baffinbugten, baksede *Thora Dan* ført af en af rederiets dygtige isnavigatører, kaptajn J. Gredsted, i Viscount Melville Sound med 15 – 20 fod tyk is med skruninger op til 30 fod assisteret af den canadiske isbryder *Labrador*. Iskoncentrationen var 10/10, det vil sige fuldstændigt isdække uden åbent vand.

Samtidigt assisterede *Labrador* den canadiske oceangående bjærgningsbåd *Irving Birch*, der med to pramme med hver godt 2000 tons olieboringsmateriel og olie også skulle frem til Rea Point på Melville Island. Prammene kunne imidlertid ikke klare isens voldsomme påvirkning, og de blev begge skåret op af isen og gik tabt med hele deres last.

*Thora Dan's* losseoperation ved Rea Point foregik over en pram ret ind på kysten. Trods disse primitive forhold gennemførtes losningen på 6 døgn. Ikke mange veludstyrede havne losser et konventionelt skib af *Thora Dan's* størrelse hurtigere.

Hjemrejsen fra Melville Island forløb uden vanskeligheder, og rederiet skylder kaptajnen, officererne og besætningen tak for den fortrinlige indsats, der blev ydet, som i høj grad var medvirkende til den planmæssige løsning af opgaven."

Det var barske pioneropgaver, der blev løst af både Rederiet J. Lauritzen og samarbejdspartnerne i den besejling, hvilket denne beretning, som Kurt Rosenvold Kehler her i 2015 har været så venlig at sende mig, tydeligt formidler:

## *M/S Thora Dan*, part III

*Thora Dan*'s rejse til Resolute Bay 1970

" Jeg var mønstret *M/S Thora Dan* i 1970, og under en 3 ugers dokning i Bilbao fik vi meddelelse om, at vi skulle op i Nordvest Passagen med boreudstyr til den canadiske olieefterforskning; udstyr som vi lastede i Føynes i Irland, London og Glasgow. Det var udstyr som cement, lange borerør og alt muligt andet udstyr til basen i Arktis. Vi sejlede fra Glasgow den 15. august og ankrede 2 uger senere i Resolute Bay 29. august 1970.

Om denne sidste rejse fra Glasgow til Resolute Bay, Port Alfred, Cardiff og Landskrona kan berettes følgende:

Efter et par døgns sejlads fra Glasgow op mod Kap Farvel stod vi en aften i mørket på min vagt på Broen, og pludselig bliver der piftet i fløjten fra skipperens kammer. Han havde brug for hjælp da han havde voldsomme smerter i maven.

Jeg varskoede 1. styrmand Finn Christensen, der var skibets "læge", og vi kontaktede derpå telegrafisk Rigshospitalet i København. De rådede os til at kontakte enten et af USA's faststationerede vejrskibe midt i Atlanten eller vente til vi kom op langs Grønlands kyst og så gå ind til Godthåb med skipperen. Vi gav ham en masse morfin og han sagde, det var ok at fortsætte.

Da vi nærmede os Kap Farvel blev vejret gråt med snebyger samtidig med, at vi fik de første isskosser (growlers) at se. Hele dagen lå skipper i sin køje og fik sine daglige morfinskud. Han gav ordre til at sejle SLOW - dvs ca. 6-8 knob. Vi havde mangedoblet vagten: 2 matroser på udkig og een til roret + en ekstra styrmand, når sigtbarheden blev

ekstra ringe. Begge vore radarer kørte og blev konstant overvåget for evt. at opfange et ekko fra et isbjerg.

Således om dagen. Når det blev mørkt, kom han selv på broen og satte sig i lodsstolen og hyllede sig i et uldtæppe. Det skal lige bemærkes, at vi ikke havde varme på broen, idet vi sejlede med begge døre til brovingerne åbne.

Men hver dag når han kom op - og vi slet intet kunne se - beordrede han maskinen på Full Ahead dvs ca 15 - 16 knob. Vore matroser afsøgte det nære havområde med fejende projektørlys - og så havde vi vore radarer. Fuld kraft frem - skipper er på broen - hårdt pumpet med morfin og et krus bouillon i hånden. Ja,- sådan gik det - og det gik heldigvis godt - mens vi sejlede i isfyldt farvand.

Lægerne på sygehuset i Godthåb sagde, at de syntes, vi skulle vente med lægehjælp, til vi kom op i Nordvestpassagen, hvor canadierne havde et par isbrydere stationeret og der var læge ombord.

Vi fortsatte op langs Grønlands kyst og fik således kun de mørkegrå silhuetter af bjerge med sne på at se. På højde med Upernavik på breddeparallellen 74' drejede vi vestover og ind i Devon Strait.

Efter et par dage mødte vi isen. Vi arbejdede os bankende videre vestpå. Når det blev mørkt, stoppede vi maskinen og lagde os fast i isen og lod os føre med denne østpå. Det var lidt svært ved vagtskifte til midnat at overgive vagten til 1. styrmand, som (jo) gerne skulle vide, hvor vi var. Vi havde kun radaren at bruge - og med den megen is overalt slog den faktisk ekko af alt, der var ujævnt - så det var svært at se kystkontourene - som ej heller kunne overføres direkte til søkortet, der nemlig ikke kunne love at være helt korrekt opmålt.

Kompasmisvisningen var så stor, at kompasset - det magnetiske - var helt rundt på gulvet. Vi var praktisk talt lige oven på den magnetiske nordpol. Men så længe vi ikke gik på grund ved, at isen holdt os midt i farvandet – så gik det sikkert nok. (Husk at det var før navigationssatellitterne var opfundet - GPS).

Vi lå vel sådan i henved en uge: Stille om natten drev vi østover - og om dagen tog vi det, vi var drevet, hjem igen ved at bryde isen vestover.

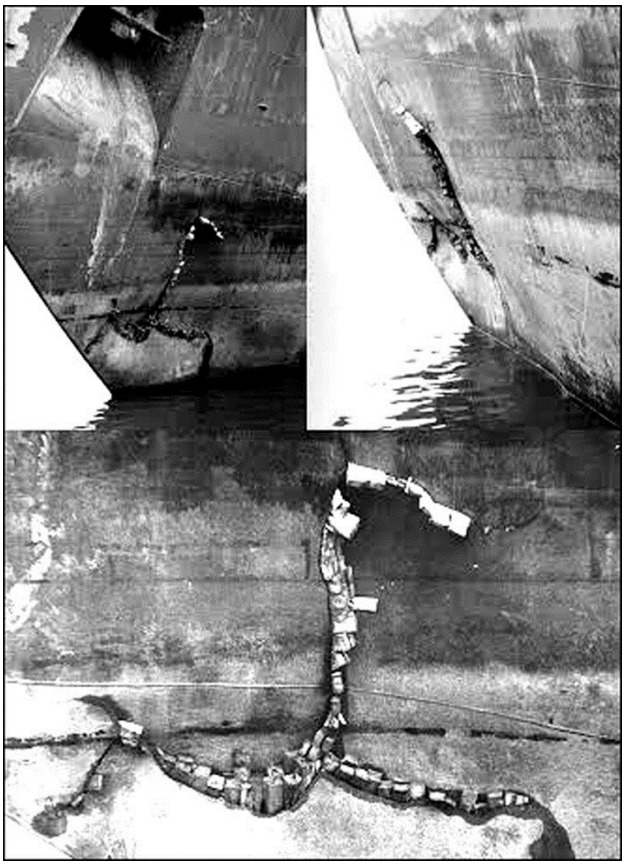
På en sådan dag gik vi i højt og klart solskin og med vinden hylende imod, så sneen føg hen over isen, med maskinen på forceret fuld kraft frem masende og bøvlende gennem hård fast is. Foran os åbner sig et område på størrelse med Rådhuspladsen i København med klart åbent vand midt i dette hav af is.

*Thora Dan* stormer frem og vi glæder os: Nu skal vi (dæleme) hamre gennem den infame is med ordentlig kraft, når vi rammer igen !!!!..... og det gjorde vi !!!!!! Med et brag og en kraft så hele skibet rystede og krængede over til styrbord og mere eller mindre helt gik i stå..... Nå for søren - det var tykkere end det, vi var vant til !!!!

Vi fortsatte vor vante dont: Frem i de lyse timer og lå stille i de mørke - og så en dag skiftede vinden om i det nordlige hjørne, hvilket gjorde vor ankerplads isfri ved Resolute Bay på positionen 74'09N, 94'52V.

Vi skulle losse til en pram, som bragte lasten ind til kysten - og den kunne ikke sejle i is. Lossearbejderne var lokale eskimoer, som absolut ikke var kendt med det. Jeg lappede mange fingre sammen i de dage.

Efter et par dages losning blev jeg en morgen ved 6-tiden vækket af Finn, der helt ude af sig selv stakåndet fortalte, at der var hul i stævnen - et kæmpe hul i bb side!



3 fotos, der viser flængen i skibets skrog…

Han havde været ude med båd for at aflæse amningen efter nattens losning på hans vagt (vi gik 12-12 vagt, han og jeg) og da han skulle se på den i stævnen, - så han i det klare vand et stort hul åbne sig nedefter.

Det var fra vor kollision med isen !

Hurtigt blev hele skibet sat i arbejde med at losse alt, hvad remmer og tøj kunne holde fra forskibet, så vi kunne få skibet trimmet agterover og komme til at se, hvor stor og alvorligt skaden var. Vi lossede fra 1, 2 og 3 lasten, som var eet stort rum kun adskilt i højden til mellemdækket af et vandtæt skot. Da vi kom ned i et-lasten kunne vi se, at kollisionsskottet mellem 1-lasten og forepeaken bulede fælt ind i lasten som følge af det enorme vandpres, det havde været ude for. I selve forepeaken var vore spanter, der sad med ca. 10 cm mellemrum (Isklasse A-1), hamret flade langs selve skrogklædningen som en lukket persienne.

Skrogtykkelsen på den iturevne skibsside var ca. 3 cm. Selve hullet var nok 3x3 meter med lange revner flænget i stålklædningen helt hen til kun en halv meter fra kollisionsskottet.

Det kunne være gået grueligt galt, hvis der var gået hul ind til 1,-2,-og 3-lasten.....

Vore maskinfolk fik svejset noget forstærkning på hullet indefra. Vi byggede der på en cementkasse om selve hullet - massiv cement - hentet fra ladningen. Derpå blev der svejset store stivere på kryds på agterkant af kollisionsskottet. Og så kunne vi faktisk ikke gøre mere ved det - og fortsatte losningen - lettere rystede.

Der var så denne eftertanke: Skipperen og overstyrmanden talte ikke gerne med hinanden - skipperen var en gammel ræv -Hemming Hindberg hed han - til issejlads. Tømmermanden pejler tanke hver dag.

Efter braget med iskanten havde han til o.stmd. rapporteret at forepeaken var fuld af vand. O.stmd troede, skipperen uden at varsko ham havde beordret den fyldt for at gå bedre i isen.  Men vandet var altså kommet fra hullet. Men om vi havde opdaget havariet midt i isen eller som nu noget senere var uden betydning. Vi lossede altså videre og glædede os til at komme derfra. En dag, da jeg går ud for 4-lugen på agterdækket ser jeg røg komme op af skorstenen - og det var ikke udstødning fra maskinerne !!!!

Straks løber jeg op ad trapperne til Irene og siger, at hun skal tage meget og varmt tøj på og gå ud på dækket, da der er brand i maskinen. Herefter farer jeg hen og lukker brandspjældene til div. luftkanaler, som var mit umiddelbare job på brandrullen.

Også andre har opdaget branden og er i fuld sving med at udføre bekæmpelsen. Branden bliver slukket - og vi (heldigvis ikke jeg) kan meddele skipper, at der har været brand i hans skib uden han har været varskoet..... Alle gjorde deres pligt/job - ilden blev straks bekæmpet - men ingen havde sat brandalarmen i gang !!!!

Det var højtryks olieførende rør, der var sprunget og havde sprøjtet over på glohede rør og derved antændt olien. Vi har helt glemt skipperen og hans sygdom!!!!! I en af de dage, vi gik frem i isen fik vi kontakt med den canadiske isbryder *Labrador*.

Aftalen blev, at vi skulle lægge de to skibe parallelt med hinanden ved stævnene i isen.

Det gjorde vi så. Lægen kom ombord - og måtte næsten bæres fra borde igen flere timer senere. De to herrer havde fundet en kur og da lægen åbenbart ikke ønskede at blive smittet indtog han samme medicin som vor skipper. De var meget berusede. Men vor skipper kom sig. Havde nu nok fået en kraftig penicillin tilligemed alkoholen.

Tiden oppe i isen - 3 uger blev det til - kunne til tider føles noget lang. Irene blev inviteret på helikoptertur fra '*Labrador'* og fløj ind til basen og så den. Vi blev også inviteret over på dampturbineisbryderen *Mc.Calm*. Den var uhyre flot med blankpoleret messing og strålende mahognypaneler. Gode adspredelser. Ellers læste vi eller så film fra Velfærdsrådet.

Vi sejlede fra Resolute Bay 19. september udlosset og gik til Port Alfred på Sageney River – en biflod til St. Lawrence River. Her lastede vi skibet ned til sine Plimsolmærker VNA (Vinter Nord Atlant) og begav os østover med den tunge last liggende dybt nede i skibet.

Vi havde det, man kalder "et stift skib" - og det kom vi i sandhed til at mærke den næste uge. På disse nordlige breddegrader er der ikke så langt over til Irland - men når vinden er fra nord og med kuling til storm, er det noget af en prøvelse: Skibet slynger os hurtigt fra den ene side til den anden i hårde ryk. Det fortsætter time efter time - døgn efter døgn - i 8 dage.

Vi måtte holde os fast ALTID.

Når vi var til køjs kurede man frem og tilbage på madrassen og fandt aldrig hvile. Endelig nåede vi i læ af Irland - og i læ for den kraftige sø: Hele skibet SOV og nød fred og stilhed. 8.oktober ankom vi til Cardiff og var udlosset den 14. oktober 1970.

Ankommet til Landskrona gik *Thora Dan* i dok og den store cementklods blev skåret ud af stævnen og faldt ned i dokken.

Kurt Rosenvold Kehler, styrmand om bord på rejsen"

## ”Narwhal-Lauritzen Shipping Ltd., Calgary”,

Aktiviteterne i Arktisk Canada fortsatte, og nu er det ikke alene olieefterforskningsmateriel der sejledes med, men også returlaster i form af bly- og zinkmalm fra området.

I 1973 var Rederiet JL sammen med canadiske firma *Narwhal Arctic Services*, Calgary medstifter af et canadisk aktieselskab med henblik på en konsolidering og udvidelse af aktiviteterne i Canada.

Selskabet fik navnet *Narwhal-Lauritzen Shipping Ltd., Calgary*, og hvert af de to firmaer har 50% af aktierne deri, og både Rederiet JL samt Narwhal Arctic Services stillede materiel og erfaring til rådighed for det nye fællesejede canadiske firma.

**I 1974 skrev Rederiet JL en artikel i *FRIVAGTEN* nr. 113 vedrørende Rederiets aktiviteter i Arktisk Canada, og hvorfra jeg jeg citerer følgende:**

## Arktisk Canada – Sealift

”I sommeren 1973 var Rederiet atter beskæftiget med interessante transportopgaver i Arktisk Canada.

*Thora Dan* og *Helga Dan* har transporteret ca. 7000 tons forsyninger til oleboretårne fra henholdsvis København og Ålborg samt New Orleans.

Begge skibe lossede deres last i Resolute Bay på Cornwallis Island.

*Thora Dan* ankom til Resolute Bay den 14. august og afsluttede losning af ca. 2.400 tons materiel den 22. august

Losningen foregik ved hjælp af Rederiets 4 selvdrevne pramme *Alpha Dan*, *Beta Dan*, *Delta Dan* og *Gamma Dan*, der landsatte lasten på stranden i Resolute Bay.

Losning af prammene foregik til en lille gruspier, der var blevet bulldozet ud fra stranden af Rederiets samarbejdspartner i Arktisk Canada, Narwhal Arctic services.

Losningen af *Helga Dan* forsinkedes fra begyndelsen meget af en vedvarende sydlig vind, der fyldte bugten med svær drivis.

I løbet af nogle få dage blev grus-pieren, hvortil prammene lossede, udbedret og stærke fortøjningspunkter i land oprettet, hvorefter *Helga Dan* gik langs med gruspieren med

prammene placeret mellem skibet og gruspieren, og losningen foregik herefter nogenlunde uhindret af is og vind.

*Helga Dan* var udlosset den 1. september ved midnat og afgik til Little Cornwallis Island for at losse ca. 250 tons stykgodslast og derpå laste 5000 tons bly- og zinkmalm, der os bekendt er den første malm, der nogensinde er taget ud af Arktisk Canada.

Losningen foregik fra en lille prampier, der stak ud i Crozier Strait på vestsiden af Little Cornwallis Island.

På grund af den helt usædvanlige, vedvarende sydlige vind blev losningen og senere lastningen meget stærkt forsinket af is, der pakkede ind på sydkysten og vestkysten af Little Cornwallis Island.

Hertil kom, at isdriften forårsaget af 2-3 knob strøm var meget betydelig. Endvidere var isflagerne store og bestod fortrinsvis af gammel, flerårig is, så at *Helga Dan* ofte måtte lette anker af denne grund.

Under hele lastningen og losningen lå den canadiske isbryder *Labrador* stand-by for at assistere, hvis det skulle vise sig nødvendigt.

De sidste dage før lastningens afslutning fik man endvidere assistance af Canadas største og nyeste isbryder *Louis St. Laurent*, der stillede et landingsfartøj til rådighed for lastningen. Den 30. september blev lastningen afbrudt, fordi isforholdene og den tiltagende vinter ikke tillod yderligere transport mellem skib og land.

Der blev lastet i alt 3.600 tons bly- og zinkmalm. På trods af de store vanskeligheder, *Helga Dan* løb ind i på Little Cornwallis Island under losning og lastning, var isforholdene i Arktisk Canada i øvrigt usædvanlig lette i sæsonen 1973, hvorfor issejladsen med skibene ikke frembød større vanskeligheder.

Uanset de mange vanskeligheder, der opstod under Arctic Sealift 1973, har besætningerne i både *Thora Dan* og *Helga Dan* udført et pænt og udholdende stykke arbejde, ofte under barske forhold."

Rederiet J. Lauritzen og deres skibe udførte således en pionerindsats i NW passagen i Arktisk Canada i perioden 1961 – 1974, og erfaringerne herfra har sandsynligvis medvirket til Rederiet JL's beslutning om at gå mere ind i Arktisk offshore, hvilket man kan læse mere om i denne bogs kapitel om Grønland og offshore i 1970erne.

# Polarpassagerne

## NV passagen

I 2013 foretog *M/S Nordic Orion* fra det danskejede rederi NORDIC BULK CARRIERS A/S en Pionerrejse gennem NV passagen med afgang den 6. september fra Port Metro Vancouver på den canadiske vestkyst til Port of Pori i Finland hvortil skibet ankom den 9. oktober.

Under rejsen foretog skibet et enkelt stop den 27. september i Nuuk på den grønlandske vestkyst.

Skibet medførte en fuld last kul (73.500 tons), og forud for rejsen blev der udført et større planlægningsarbejde i samarbejde med de canadiske myndigheder, der bl.a. stillede gratis isbryder eskorte af *M/S Nordic Orion* til rådighed under skibets sejlads gennem NV passagen; en eskorte uden hvilket skibets rejse ikke ansås for muligt.

Det bør bemærkes, at *M/S Nordic Orion* var indregistreret i Panama City, og at Fleet/Crew Management lå hos SEAMAR MANAGEMENT S.A hvilket medførte andre regler for skibets gennemsejling af NV passagen end det ville have været såfremt skibet var indregistreret i Canada.

*M/S Nordic Orion* opnåede mindst følgende tre fordele på rejsen gennem NV passagen:

- Gratis isbryder eskorte
- En afkortning af sejlruten på ca. 1000 sømil sammenlignet med den traditionelle rute fra Port Metro Vancouver via Panama kanalen til Port of Pori i Finland.
- Skibet kunne indtage ca. 15.000 tons mere last på rejsen gennem NV passagen i forhold til passage via Panama kanalen.

En potentiel ulempe ved gennemsejling af NW passagen er potentielle reparationer af skibet efter sejladsen i det isfyldte farvand.

***Nordic Orion**,* call sign 3FDS9, 75.600 tdw, DNV ICE-1A

Rederiet NORDIC BULK CARRIERS A/S har ikke gennemsejlet NV passagen med deres skibe siden 2013, og her i 2015 er virksomheden købt af det amerikanske selskab Phoenix Bulk Carriers.

## NØ passagen (Northern Sea Route)

### Rederiet NORDIC BULK CARRIERS A/S

I sommeren 2010 sendte det danske rederi NORDIC BULK CARRIERS A/S deres bulk carrier *M/S Nordic Barents* på rejse fra Norge til Kina via NØ passagen under eskorte af en russisk isbryder.

Skibet afkortede dermed sejladsen i sømil til sit bestemmelsessted med ca. 30% i forhold til den traditionelle rute, og transitsejladsen vækker international opsigt da det er første gang at en bulk carrier, der ikke sejler under russisk flag, gennemsejler ruten kommercielt så at sige

***Nordic Barents,*** call sign 3EPR3, 43.732 tdw, DNV ICE-1A, indregistreret i Panama City, og med Fleet/Crew Management hos SEAMAR MANAGEMENT S.A

Rederiet NORDIC BULK CARRIERS A/S er her i 2015 købt af det amerikanske selskab Phoenix Bulk Carriers.

### Rederiet TORM

I 2009 skrev den internationale medieverden meget om Transitsejlads via Northern Sea Route, og dermed nye muligheder for at skibsfarten kunne reducere brændstofforbruget på rejser fra Europa til Østen.

Ifølge medierne satsede det danske rederi TORM, grundlagt i 1889, også på at udføre Transitsejladser via Northern Sea Route med en skibsflåde på ikke mindre end 16 – 18 isforstærkede tankskibe hvoraf TORM selv ejede 6 isforstærkede tankskibe og en ekstern samarbejdspartner de øvrige 10 – 16 isforstærkede skibe.

Skibene var der; det var kunderne ikke, og planerne blev aldrig realiseret.

Her i 2015 er det således 4 år siden, at et dansk ejet skib sejlede Transitsejlads via Northern Sea Route

# Antarktis

## Rederiet J. Lauritzen

Rederiet J. Lauritzen (JL), og i særdeleshed rederiets polarskib *M/S Kista Dan*, var blandt pionererne i besejlingen af Antarktis med stålskibe.

*M/S Kista Dan* var oprindeligt bygget til at besejle Østgrønland hvortil skibet gjorde sin første rejse i sommeren 1952. Skibet havde imidlertid været meget dyrt at bygge, rederiets dyreste nybygning nogensinde målt i forholdet mellem pris og dødvægtstonnagen.

Skibet var rentabelt når det blev chartret af Kongelige grønlandske Handel (KGH), men uden for sommersejladsen i Grønlandsfarten var skibet ikke rentabelt.

Heldet var imidlertid med Rederiet JL idet et britisk filmselskab ville optage en film ”Hell Below Zero” med Allan Lad i hovedrollen; en film som skulle optages i Sydpolarhavet omkring Antarktis. Til dette formål var *M/S Kista Dan* et velegnet skib idet det både var isforstærket og havde passageraptering.

Filmselskabet chartrede *M/S Kista Dan* under optagelserne, der foregik i den sydlige halvkugles vinter i 1952/53, og *M/S Kista Dan* vendte efterfølgende tilbage til Danmark for at blive chartret af KGH i 1954 for sommerbesejling af Grønland.

I Australien havde man fået øjnene op for det danske polarskibs fortræffeligheder hvilket medførte, at den australske regering hvor ANARE (Australian National Antarctic research Expeditions) hørte under, chartrede skibet for besejling af Antarktis i den sydlige halvkugles sommerperioden i 1954/55.

### *En epoke i Rederiet J. Lauritzens polarbesejling var indledt…!*

I bladet *FRIVAGTEN* nr. 56 fra 1954 skrev Rederiet J. Lauritzen en artikel vedrørende den spæde start på denne epoke, og hvorfra jeg citerer:

”*Kista Dan* ankom til Aalborg på St. Bededag efter sin begivenhedsrige rejse til Antarktis, hvorom mange enkeltheder vil være FRIVAGTEN’s læsere bekendt gennem artikler i dagspressen.

Skibet var befragtet til den australske regering for en rejse til det antarktiske fastland og bragte mænd, materiel og forsyninger til en videnskabelig base, som den australske

regering oprettede på kysten af Mac Robertson Land under ledelse af dr. P.G. Law, som forestår den antarktiske afdeling i det australske Departement of External Affairs. Skibet blev leveret til australierne i Melbourne den 11.12.1954, og før rejsen til det antarktiske fastland blev skibet sendt en tur til Macquarie Island, ca. 4 dages sejlads sydøst for det australske fastland, hvor den australske regering i forvejen har en station.

Rejsen til Antarktis, hvor skibet afgik fra Melbourne i begyndelsen af januar, gik via Heard Island og Kerguelen. Sidstnævnte øgruppe er fransk, og skibet lastede på Kerguelen forskelligt forråd, den australske regering i forvejen havde sendt derud. Skibet afgik fra Kerguelen den 27.01.1955 og gik ret sydpå; den 01.02.1955 passerede det ind i pakisbæltet, og efter yderligere 10 dages arbejde i pakisen, hvorunder skibet blev fanget i en isskruning, ankom det den 11.02.1955 til det antarktiske fastland, hvor overvintringsholdet og materiel til bygning af basen samt forsyninger blev landsat. Basen fik navn efter den berømte australske videnskabsmand, sir Douglas Mawson, og blev kaldt Mawson City.

Efter tilendebringelsen af arbejdet ved Mawson City afgik *Kista Dan* igen den 23.02.1955 og foretog derefter en sejlads langs den antarktiske kyst til Scullin Monolith og Vestfoldfjelle, hvor ekspeditionen udførte forskelligt videnskabeligt arbejde. Denne del af rejsen var yderst dramatisk med meget stormfuldt vejr, hvor bl.a. ekspeditionens sidste flyvemaskine blæste overbord, men *Kista Dan* klarede denne prøve, som næppe noget andet skib ville have bestået.

Hjemrejsen fra det antarktiske fastland gik via Heard og Kerguelen, og skibet ankom igen til Melbourne den 31.03.1955, hvorfra hjemrejsen til Danmark i ballast fandt sted umiddelbart efter.

Fra den australske udenrigsminister og fra mange andre sider modtog kaptajn Petersen telegrammer, som gav udtryk for den begejstring over den indsats, som er ydet af *Kista Dan* og for kaptajnens, officerernes og besætningens storartede bidrag til ekspeditionens lykkelige gennemførelse.

Der er unægtelig også grund til stolthed over den dåd, som hermed er blevet øvet af danske sømænd på disse øde egne af jordkloden. *Kista Dan* er ikke alene det første danske skib, men det første skib overhovedet, som har trængt igennem pakisen og har haft kontakt med land på denne del af det antarktiske fastland, og for dansk skibsfart, som på de gængse ruter kæmper med så store vanskeligheder, har en sådan aktivitet uden for den "slagne landevej" sin betydning.

Der er på turen gjort værdifulde erfaringer med hensyn til *Kista Dan*'s isbrydende egenskaber, og disse har overtruffet forventningerne. Skibet kan let holde 4-5 knob gennem 30 cm fast is. Det kan med lethed arbejde sig gennem 50 cm fast is, og der skal

is til over 115 cm tykkelse til for helt at stoppe det. Der findes næppe noget andet lastførende skib, som kan præstere noget lignende.

Rederiet påskønner i høj grad den indsats, som af kaptajnen, officerer og besætningen er blevet ydet og den resoluthed og eksemplariske holdning, som alle mand har lagt for dagen under de kritiske situationer, som skibet kom ud for nede i ishavet."

I de efterfølgende år besejlede Rederiet J. Lauritzen Antarktis med de kombinerede last og passager polarskibe *M/S Magga Dan, M/S Thala Dan, M/S Erika Dan, M/S Perla Dan, M/S Nella Dan* samt polar tankskibet *M/S Petra Dan* - og især fragtskibet *M/S Nella Dan*, der blev chartret hvert år fra 1962 og frem til havariet og den efterfølgende sænkning i 1987, blev en legende i Antarktis farten.

I perioden 1954 og frem besejlede JL ikke alene Australiens territorier i Antarktis, men også belgiske, franske og britiske territorier i den sydlige halvkugles sommer/efterårsmåneder hvorefter skibene sejlede nordpå hvor enten Kongelige grønlandske Handel (KGH) chartrede skibene til besejling af især den grønlandske Østkyst, og/eller skibene deltog i besejlingen af Mestersvig på den grønlandske Østkyst i perioden 1956 – 1963. Her lastede de bly- og zinkkoncentrat til Europa; især Antwerpen.

På sin vis, men dog i meget mindre omfang, mindede perioden 1954 – 1964 i rederiets antarktiske besejling om besejlingen af Grønland. I den periode blev der sejlet virkeligt meget gods til Grønland som følge af G50 og G60 planerne for opbygning af landet – og i samme periode blev der ligeledes sejlet meget gods til Antarktis for at opbygge videnskabelige stationer samt foretage efterforskning af forskellig slags.

Til forskel fra Grønland var der ingen særlig regulering af forholdene i Antarktis hvorfor et antal lande med aktiviteter i Antarktis oprettede "Den antarktiske traktat" pr 1. december 1959 med ikrafttræden den 23. juni 1961.

Status på "JL ishavsfarterne" i sidste halvdel af 1960erne

Det internationale behov for at chartre polarskibe til Antarktis var blevet mindre – sandsynligvis som følge af "Den antarktiske traktat", og måske fordi behovet for etablering af de mange videnskabelige stationer var dækket ind indtil videre.

Mod nord havde KGH ikke længere samme behov for at indchartre JL polarskibe til Grønlandsfarten, og sejladsen på Mestersvig minen i NØ Grønland var ophørt fordi minen var tømt.

Besejlingen af St. Lawrence i Canada samt den faste vintersejlads på Finland var ophørt.

JL polarskibene fik derfor flere og flere oplægningsperioder eller beskæftigelse med sejlads udenfor polarområderne hvorfor rederiet begyndte at sælge ud af disse specialskibe.

Projekt "Isfarts-Pjece"

I 1979/80 ville rederiet JL få sit 25 års jubilæum på sin første egentlige besejling af Antarktis, og dette sammenholdt med at eftersøgningsaktiviteterne efter mineraler, olie og fisk m.v. var stigende i såvel Arktis som Antarktis, medførte sandsynligvis – og kun sandsynligvis – at den visionære og meget erfarne "polar skibsreder" Knud Lauritzen i 1976 besluttede sig for at undersøge potentialet i at udarbejde og udgive en "Ishavs-Pjece".

En sådan pjece havde rederiet sidst udarbejdet og udgivet med titlen "Special Vessels for Ice-Filled Waters" i marts 1958.

I 1977 tildelte skibsreder Knud Lauritzen styrmand J. Schulz i Rederiet J. Lauritzen opgaven med at indsamle materiale ifald det blev aktuelt.

Den følgende korrespondance i forbindelse med Projekt "Isfarts-Pjece" viser lidt af skibsrederens store veneration for polarfarten.

Jeg citerer følgende fra tre stk. originale dokumenter:

1.dokument:

”København den 31. januar 1977.

Herr styrmand Jens Å. Schulz

c/o Kogtved Søfartsskole

Kogtved 5700 Svendborg

Kære styrmand Schulz,

Isfarts-Pjece

Jeg forstod på vor samtale på Søfartsskolen, at De meget gerne vil skrive den omtalte pjece, hvis det bliver aktuelt – og det takker jeg Dem for – men endnu har vi ikke besluttet os.

Hertil kommer, at en del presserende sager netop er dukket op, som også kræver min opmærksomhed, så De skal ikke vente nogen afgørelse de første par måneder.

Imidlertid håber jeg, og ønsker, stadig at projektet gennemføres, så De kan udmærket fortsætte Deres uforpligtende overvejelser og undersøgelser vedr. projektet. Hvis De i den forbindelse måske allerede vil tage forberedende samtaler med folk her på kontoret, med kaptajn Axel Nielsen eller med vore ishavs-kaptajner eller andre, er det klart, at sådanne udgifter vil blive betalt.

De vil forstå, at projektet ikke er droppet, blot udskudt lidt.

Venligst

Deres

(underskrevet) Knud Lauritzen

P:S: Hermed mit memo af 12.7.1976, som De vist ikke tidligere har fået.”

2.dokument, der er ovennævnte memo:

”Den 12. juli 1976 Mandag KL/bir

Reklamebog om Ishavs-farten (På Engelsk)

Under en samtale i dag med kaptajn Hans Nielsen, *Thala Dan,* gjorde han opmærksom på, at vi vist er lige ved et 25 års-jubilæum for vor Ishavs-fart, begyndende med *Kista Dan*.

Jeg kunne tænke mig, at det både af historiske og reklamemæssige grunde kunne være godt at udgive et hæfte eller måske endda en regulær lille bog om vor Ishavsfart, og da den jo i særlig grad skal henvende sig til Amerikanerne, Canadierne og Australiere bør den sikkert skrives på engelsk, og af hensyn til ikke at komme for sent med henblik på, at de, der var med fra starten, er ved at blive noget ældre, er det nok noget, der skal gennemføres nu og ikke vente til f.eks. 50 års jubilæum.

Spørgsmålet er, hvem der dels kan skrive bogen eller hæftet i en livlig og samtidig ”videnskabelig sand” stil og dels hvem der kan samle materialet sammen.

Det er ikke, fordi vi kommer til at mange materiale, idet jo en meget stor del historiske oplysninger fremgår af FRIVAGTEN og NEWS, og vore forskellige kaptajner, der var med helt fra begyndelsen vil også kunne give oplysninger, ganske som Axel Nielsen og jeg vil kunne gøre det, idet det hele jo startede med AN’s og min rejse til Vestgrønland med *Maria Dan* i 1948.

Jeg vil gerne om modtagerne af dette memo vil komme med forslag til, hvorledes sagen i givet fald kan løses, og GrP bedes omgående komme med en lille oversigt over, hvad det vil koste incl. hvilke indtægter der kan forventes til dækning af omkostningerne.

Hans Nielsen meddeler i øvrigt, at han meget gerne vil være med til at samle og muligvis også skrive oplysninger, og det er hans overbevisning, at bogen bl.a. i Australien vil kunne sælges i mange eksemplarer, men det er min erfaring, at bøger, når det ikke drejer sig om direkte bestsellers, ikke er en særlig sikker eller god forretning.

Jeg vil gerne have en foreløbig reaktion helst inden min afrejse til Østgrønland, således at vi ect. Kan få sagen startet op inden da, også af hensyn til vore forskellige Ishavs-kaptajner, som jo netop sejler sydpå i løbet af et par måneder, og disse vil sikkert kunne gøre en indsats allerede i deres ferie, hvis vi beslutter os for sagen.”

**Skibsreder Knud Lauritzen døde imidlertid i 1978, og projektet afsluttes jf. dette dokument:**

3.dokument

”LISE LOFT den 4. september 1979

Herr styrmand Jens Å. Schulz

Kogtved Søfartsskole

5700 Svendborg

Kære Schulz,

Kan du huske, at vi for snart adskillige måneder siden talte om den Ishavspjece, som du havde skrevet og givet videre til KL ?

Jeg har nu fået læst hele materialet igennem foruden dit oplæg. Det var meget spændende at læse din beretning om Ishavssejladsens udvikling, og jeg synes, at du er virkelig velformuleret.

Men desværre mener man ikke fra ledelsens side, at der skal udarbejdes nogen ishavspjece. En sådan pjece vil i dag kun have historisk og altså ikke kommerciel interesse. Vi har jo kun de 2 gamle Polarskibe tilbage, og de er næsten udtjent, så det er nok bare et spørgsmål om tid, så er JL ude af enhver form for ishavssejlads.

Ishavssejladsen var jo et af KL’s hjertebørn, og det har nok været lidt af sentimentale og historiske grunde, at han var så optaget af at få skrevet denne pjece, men Jørgen Clausen og Niels Lund har talt sagen igennem og har altså desværre besluttet, at der nok ikke skal gøres mere ved sagen.

Dit materiale, diverse breve og memoer vil blive arkiveret blandt KL’s efterladte papirer af Birte Reumert.

Jeg går ud fra, at du har en kopi af dit udarbejdede materiale selv, men hvis du ikke har det og ønsker en kopi, kan du lade Birte det vide, og så vil vi fotokopiere den til dig.

Det var synd, at dit store arbejde ikke kunne benyttes, men jeg håber, at du syntes, det var spændende at arbejde med, mens du gjorde det.

Med venlig hilsener fra

(underskrevet) Lise.”

Rederiet J. Lauritzen droppede således projekt ”Isfarts-Pjece” jf. ovennævnte korrespondance i 1979. Det materiale som JL styrmand J. Schulz havde indsamlet - og som sandsynligvis er arkiveret blandt skibsreder Knud Lauritzens efterladte papirer - var imidlertid ikke ”spildt” thi Dr. Phil Ole Langes benyttede noget af det som kildemateriale i sin bog ”Logbog for Lauritzen 1884 – 1995” udgivet af Handelshøjskolens Forlag i 1995; en bog der især omhandler JL shipping generelt i den periode.

Senere igen besluttede tidligere besætningsmedlemmer fra rederiet JL’s polarskibe sig for at skrive og udgive en bog med fokus udelukkende på ”polarskibsepoken” i rederiet JL; bogen blev udgivet i 2010 under titlen *Eventyret i Antarktis*, og jeg citerer fra bogens afsnit *Dedikation*:

”De fleste af os, der har gjort rejserne til Antarktis, tænker med vemod og glæde tilbage på rejserne derned. Men, det var ikke fest og ballade det hele. Vi kender alle til hvileløse timer i køjen, når vi kom ned i de brølende 40ere og de hylende 50ere – når vore relative små polarskibe uden stabilisatorer og slingekøle skabte sig helt vanvittigt i det vejr, vi altid skulle igennem. Utallige er de gange, hvor restaurationsbesætningen – trods slingreribber på bordene – måtte feje glasskår og madrester op fra dørken og så håbe på, at kokken endnu havde mere i gryderne.

Når vi så nåede iskanten og forcerede gennem pakisen kom belønningen. Det var et sandt natursceneri, der her åbnede sig for os: Alle de skønne farver, pingvinerne, sælerne, fuglene. Alle isformationerne og isbjergene – det var fantastiske ting at være vidne til.

Og så, omsider kom polarkalotten til syne, og når stationen kom indenfor helikopternes rækkevidde, blev den sendt ind med de længe ventede breve og friske grøntsager. Så skulle der losses, og der er mangen matros, der har hundefrosset, medens han en hel dag kørte spil for at få lasten i land, medens blæsten hylede om ørene på ham.

I dag sejler store, isforstærkede turistskibe med stabilisatorer derned med turister for at opleve det samme, men de betaler i dyre domme for de oplevelser, vi fik penge for. Vi sejlede med et godt rederi med skibsreder Knud Lauritzen i spidsen. Han værdsatte den indsats, vi gjorde, og fulgte vor færden med den største interesse. Der blev sluttet mange venskaber mellem ekspeditionsdeltagerne og besætningerne om bord, ja, der blev endog indgået ægteskaber mellem pårørende til ekspeditionsdeltagerne og besætningerne.

Så skal vi ikke glemme, at mange af os havde koner og børn derhjemme. Når vi tog afsted, var det altid efterår, og en lang mørk vinter lå forude. Børnene skulle passes og opdrages; husleje, lys, gas og prioriteter og så videre skulle betales i tide. Det var store

opgaver, der blev lagt vore damers skuldre, og det krævede stærke damer. Vi skylder Jer alle tak for den indsats, I ydede.

**Derfor er denne bog dedikeret til alle vore sømands og søfarendes familier, der tog ansvaret hjemme, medens vi sejlede ude!**"

Bogen indeholder mange spændende og dramatiske beretninger m.v. fortalt af de søfarende samt mange fotos. Jeg synes personligt, at bogen er et vigtigt bidrag til belysning af de udfordringer der kan være under besejlingen af de antarktiske farvande.

I bogen kan man også læse beretningen om hvordan JL polarskibsepoken ved Antarktis sluttede med sænkningen af *M/S Nella Dan* i Buckles Bay ved Macquarie Island i 1987.

Polarskibsepoken sluttede

I årene efter afhændelsen af det sidste polarskib (*M/S Nella Dan*) i 1987 har man "mand og mand imellem" ofte talt om hvorvidt rederiet JL burde have fortsat med at drive "polarskibsfart".

**Til dette vil jeg citere følgende fra bogen "Logbog for Lauritzen 1884 – 1995" side 208:**

"I årene frem til 1959 blev en flåde på otte regulære, rødmalede polarskibe til både fragt- og ekspeditions- eller undersøgelsesformål systematisk bygget op. Samtidigt blev enkelte af de almindelige fragtskibe kraftigt isforstærkede til fart på Grønland og Canada – her især på St. Lawrence floden. Denne systematiske opbygning af en polarflåde fortsatte ind i 1960erne, selv om minen i Mestersvig syntes udtømt i 1962. De synlige – oprindeligt upraktisk hvide – og let genkendelige røde ishavsbåde gav mere *publicity* og prestige end stor profit i forhold til risiko og indsats. Nogen bragende økonomisk succes var de ikke – snarere en speciel sportsgren eller legeplads med Knud Lauritzen som den aktive udøver. Risikabelt og dyrt, ganske vist, men mere nyttigt og morsommere end at gå på casino i Monte Carlo. Han berettede senere, at gamle A.P. Møller i en samtale spøgende sagde, at J. Lauritzen var det eneste rederi, der kunne vove sig ud i et sådant eventyr. J. Lauritzen var helt privatejet og havde ingen bestyrelse eller aktionærer, der ville forlange forhåndskalkuler m.m."

Hertil vil jeg bemærke, at de danske private polarskibe generelt opnående en meget høj dagsrate når de var chartret ud til fx Kongelige grønlandske Handel (KGH) eller ANARE i Australien samt canadiske offshore selskaber der opererede i Arktisk Canada m.fl. – men det økonomiske issue såvel dengang som i dag hvor denne bog skrives er det, at issejlads i polarfarvandene uanset årstiden undertiden kan medføre ganske store og kostbare skader på skibets skrog - også selv om skroget er kraftigt isforstærket i Ice class 1A eller højere.

Dengang som nu medfører dette issue som regel, at skibsforsikringsselskaberne forlanger, at rederierne påtager sig en noget højere økonomisk selvrisiko under sejlads i polarfarvandene end hvad der hvad der er sædvane under varmere himmelstrøg - hvilket kunne mærkes når skibene var i dok for at få udført ofte ret kostbare reparationer efter issejlads i polarfarvandene..!

I 1987 er rederiet JL er imidlertid ikke helt færdigt med polarskibsepoken. Rederiet har stadig to polarskibe (*M/S Nivi Ittuk* og *M/S Naja Ittuk*) i bare boat charter til Grønlands Handel (det tidligere KGH), og da Grønlands Hjemmestyre vil privatisere Grønlands Handel's besejling af Grønland ved at udbyde den i koncession i 1992, så er rederiet JL et af de fem rederier der byder på denne opgave – og får den.

I 1995 trækker rederiet JL sig imidlertid højst overraskende ud af denne koncession, og dermed er "JL polarskibs epoken" slut. Dette forløb er tidligere beskrevet her i bogen.

***Note**:*

Det materiale som JL styrmand J. Schulz indsamlede vedrørende rederiet J. Lauritzens besejling af polarområderne i Arktis og Antarktis indgår **ikke** i denne her bog thi det kom først til forfatterens kendskab efter at nærværende bog for så vidt var færdigskrevet – og materialet anses i øvrigt for at være opbevaret i arkivet med afdøde skibsreder Knud Lauritzens efterladte papirer.

Derimod indgår korrespondancen mellem JL styrmand J. Schulz og skibsreder Knud Lauritzen og dennes datter Lise Lauritzen Loft i nærværende bog idet jeg har vurderet, at det kan have interesse for eftertiden.

Jeg ved ikke hvorvidt afdøde skibsreder Knud Lauritzens efterladte papirer er afleveret til Statens Arkiv; men dags dato kan man der læse materiale fra rederiet J. Lauritzens tidligere Polarafdeling.

Desværre er dette materialet ikke digitaliseret hvorfor det kun kan læses på Statens Arkiv læsesalene (København – Odense – Viborg).

## Rederiet A. E. Sørensen

Rederiet J. Lauritzen solgte ud af sine polar fragtskibe i løbet af 1960'erne og 1970erne, og da australske ANARE fik behov for at indsætte et ekstra ishavsskib til forsyningen af Casey, Davis og Mawson og Commonwealth Base i Antarktis, chartrede ANARE for første gang et af Rederiet A. E. Sørensens polarskibe, *M/S Nanok S.*, i 1979/80. Det gentog ANARE de følgende fire besejlingssæsoner.

Heller ikke dette skib undgik dramatiske situationer ved Antarktis hvilket min følgende personlige oplevelse måske kan belyse:

## *M/S Nanok S.* – grundstødning ved Antarktis

"I 1983/84 var jeg mønstret som 1. styrmand på *M/S Nanok S.* for skibets 5. besejlingssæson af Antarktis. På besejlingssæsonenes sidste rejse afgik vi Mawson i Antarktis den 26. februar 1984 da vi for fuld kraft ramte et ukendt skær ca. 90 minutters sejlads efter afgang

Vagthavende styrmand fortalte senere, at kaptajnen sad i lodsstolen og røg på sin pibe da skibet ramte det ukendte skær. Kaptajnen tog nu situationen med ufattelig ro - tog stille piben ud af munden og sagde til styrmanden "Gå lige ned og se efter om der kommer vand ind i lasten" hvorpå han røg videre alt imens han slog STOP på den gamle maskintelegraf.

Nede i maskinrummet havde maskinchefen vagten, og da skibet ramte skæret havde han lige så roligt skrevet BUMP og klokkeslættet ind i maskindagbogen !

Det skal lige nævnes, at skibet ikke havde vendbar skrue og ej heller nogen "luft bremse" på skrue akslen. Hvis skibet skulle gå fra fuld kraft frem til fuld kraft bak, så slog man først fuld kraft bak på maskintelegrafen oppe i styrehuset.

Derpå kvitterede maskinmesteren i maskinrummet for ordren, og nu skulle skibets skrue aksel af sig selv stoppe inden maskinmesteren kunne vende omdrejningsretningen på skrueakslen således at skibet kunne begynde at bakke.

I styrehuset kunne det mange gange føles ligesom at holde for rødt lys og afvente grønt lys – altså noget der lignede en evighed selvom det egentligt ikke tog så lang tid.

Grundstødningen skete om aftenen, og jeg var gået til ro fordi jeg skulle op på vagt kl. 00; og jeg vågnede godt nok ved braget da vi ramte klippeskæret, men tænkte sådan lidt halvsovende, at det nok var en stor isskosse som skibet havde ramt, og da

alarmklokkerne ikke ringende sov jeg videre. Overstyrmanden skulle også på vagt kl. 00, og han vågnede ikke ved braget.

Da vi kom på vagt kl. 00 fik vi så at vide hvad der virkeligt var sket…

Heldigvis var skibet tomt for gods, men vi havde 30 temmeligt rystede passagerer om bord.

Ved kollisionen blev flere af skibets bunkers tanke revet op; i alt blev 6 bundtanke revet op og fyldt med saltvand. Nu var problemet det, at vi nærmede os Last Day of Return inden hele farvandet omkring Antarktis frøs til, og tilligemed var der på daværende tidspunkt INGEN redningstjeneste/sygehustjeneste i området overhovedet...!

Pejlinger og prøver viste endvidere, at ca. 100 tons dieselolie til skibets hovedmotor nu var ubrugeligt.

Kaptajnen besluttede sig derfor for at vende om og sejle tilbage til Mawson for at fylde dieselolie i skibets ballasttanke thi skibet var så gammelt, at alle tanke var indenbyrdes forbundne, og man kunne derfor fylde dieselolie i ballasttankene og derfra pumpe det hen til skibets maskinrum.

I 1984 var denne konstruktion forbudt i nye skibe, men heldigvis havde *M/S Nanok S*. dispensation, og det blev til en enorm fordel for os thi ellers havde vi sandsynligvis måttet overvintre i Antarktis !!

Vi fik så fyldt dieselolie på i Mawson – vi havde egentligt selv sejlet denne dieselolie ned til denne videnskabsstation, men de havde heldigvis et meget stort lager og kunne sagtens klare sig til året efter.

Vi afgik atter engang Mawson på rejse mod Australien med efterårsstormene lige i hælene...

Vi vidste stadig ikke hvor store skader der var på skibets bund, men vi var klar over, at vi sejlede ”på tanktoppen” mod Australien hvilket betød, at vi meget pludseligt og nærmest uden varsel kunne blive nødt til at gå i de noget primitive redningsbåde meget hurtigt.

Heldigvis kom skib, passagerer og besætning frem i god behold til Hobart, Tasmanien, den 13. marts 1984, og jeg har aldrig glemt hvorledes hele besætningens nærmest knusende ro og meget professionelle adfærd i en meget kritisk situation havde en virkelig god effekt på de skrækslagne passagerer.

Vel ankommet til Australien kom vi straks i tørdok, og udtrykket ”bunden lignede et vaskebræt” dækker ganske fortrinligt det syn som mødte os.

Efter at flænger og huller i bunden af skibet var blevet repareret i dokken, sejlede vi til en havn på Tasmanien/Australien for at laste en ladning blyaffald til Hamborg i Tyskland tror jeg det var; vi kom jo alligevel den vej forbi på hjemrejsen til Svendborg - og bunden af skibet holdt såmænd nok også til det...!

Senere udskiftede Svendborg værft over 200 kvm bund samt installerede et moderne sonar anlæg således, at skibet blev langt bedre rustet til at besejle sådanne uopmålte/sparsomt opmålte farvande – det være sig i såvel syd som i nord !!

Skibet kom dog aldrig til at besejle Antarktis igen - og i Grønlandsfarten fik skibet kun nogle få rejser 1984 og i 1985 hvorefter det blev solgt til kinesiske interesser.

Den antarktiske besejlingssæson 1983/84 blev den sidste for skibet og Rederiet A. E. Sørensen.

*M/S Nanok S. i dok efter grundstødningen*

*(Foto: Carsten Jensen)*

# Polarfarten 2015

Her ultimo 2015 er antallet af rederier, der er registeret i Kongeriget Danmark, og som regelmæssigt opererer handelsskibe i polarområderne, yderst få.

Det grønlandske rederi Royal Arctic Line A/S (RAL) er et af disse, og dette rederi har udviklet en ny type ”bygde container skibe” til besejling af bygderne i Grønland.

Operationelt er det planlagt, at de to nybyggede ”bygde containerskibe” *M/S Ivalo Arctica* og *M/S Minik Arctica* fragter 20’ containerne til og fra bygderne. Som det ses på billederne er kajanlæggene ude i bygderne ikke dimensioneret til anløb af større skibe, og de nye bygde containerskibe *M/S Ivalo Arctica* og søsterskibet *M/S Minik Arctica* er derfor designet helt specielt til anløb af bygderne.

*M/S Pajuttaat til kaj i bygden Illorsuit i NV Grønland. Skibet kan kun gå til kaj ved højvande*

*M/S Ivalo Arctica og søsterskibet M/S Minik Arctica er specialdesignet til at anløbe sådanne destinationer*

*M/S Pajuttaat til kaj i bygden Illorsuit i NV Grønland*

*Bygde containerskibet M/S Ivalo Arctica I 2016*

*(Foto: Per Jensen)*

De nybyggede bygdecontainerskibe er konstrueret således, at såfremt bygde containerskibet **ikke** kan gå til kaj i bygden for losning af de medbragte 20' containere,

så vil skibet ligge positioneret tæt på bygden hvorefter de medbragte 20' containere tømmes om bord for gods til den aktuelle bygd. Derpå losses godset ned i en medbragt selvsejlende pram, der sejler ind til bygdens skonnertkaj for losning af godset, og eventuelt laste eksport i form af frysegods (fisk m.v.).

Prammen sejler retur til bygde containerskibet hvor returgods losses fra prammen til bygde containerskibet hvorefter det pakkes i 20' containere om bord.

Efter fuldførelse af sejlplanen for anløb af bygderne sejler skibet til distriktsbyen eller Transithavnen i Nuuk når den er færdigbygget for losning af containerne der.

I 2016 forventes den nye Transit containerhavn i Nuuk at være færdigbygget

*Sikuki Nuuk Harbour som den forventes at se ud når den er færdig i løbet af 2016*

*M/S Malik Arctica*

Det nybyggede atlant polar containerskib *M/S Malik Arctica,* som modtages i 2016/17, er designet og bygget til besejling af såvel Øst som Vestgrønland og af Antarktis.

Skibet er en videreudvikling af *M/S Mary Arctica* og kan bl.a. medtage 12 passagerer.

# Polarfarten efter 2015

## Ny epoke ?

At de danske rederier og den danske handelsflåde atter engagerer sig i polarfart i samme store omfang som i fortiden anser jeg efter at have skrevet denne bog for yderst tvivlsomt – medmindre meget store klimaforandringer og/eller blokeringer af Suez kanalen og/eller Panama kanalen medfører, at transitruterne gennem NØ passagen (NSR) og/eller NV passagen bliver mere kommercielt attraktive at benytte frem for de nuværende kommercielle sejlruter under varmere himmelstrøg.

Med hensyn til Grønland gennemførte Danmark en gennemgribende materiel modernisering og opbygning af landet for mange år siden, men da Grønland dags dato har et efterslæb i renovering af det som Danmark moderniserede/opbyggede i sin tid, står landet nu over for en større materiel renovering.

I skrivende stund skriver de danske medier om kommende investeringer i denne renoveringsproces på mindst 12.000.000.000 danske kroner.

Hvis sådanne investeringer bliver en realitet skal meget gods atter sejles til Grønland – men ikke nødvendigvis af den danske handelsflåde…!

Med hensyn til Antarktis var det danske rederi J. Lauritzen helt klart pionererne i den besejling i perioden 1952 – 1987. Det var dengang; i dag besejles Antarktis primært af udenlandske rederier, og dags dato tyder intet på, at dette vil ændre sig fremover.

## Dilemma

Den ”evige” udfordring for **alle** kommercielle rederier og deres skibe i Polarfarten er den rimelige balance, der bør være med hensyn at bygge et skib med en isforstærkning, der er målrettet sejladsen i disse isfyldte farvande for derved at øge sikkerheden for de om bord værende og skibet selv – og så den meromkostning det er at bygge skibet med en sådan isforstærkning fordi det kan øge skibets byggeomkostninger med op til 30%, hvilket kan være svært for rederiet at ”tjene hjem” i den ordinære sejlads og stærke konkurrence under varmere himmelstrøg når vinterisen lukker for besejlingen af polarfarvandene i en stor del af året – klimaforandringer eller ej…!

Sådan var det i fortiden; sådan er det i nutiden; og sådan vil det også meget sandsynligt være i fremtiden…

## Tak til følgende for bidrag i form af beretninger til denne bog:

**Søfarende fra Rederiet J. Lauritzen:**

Peter Funch (*M/S Ingga Dan*)

Hans Lindenborg (*M/S Ingga Dan*)

Niels Peter Damgaard (*M/S Ingga Dan*)

Niels Christian Dybkjær (*M/S Varla Dan* og *M/S Manja Dan*)

Leif Krejberg (*M/S Frida Dan*)

Kurt Kehler (*M/S Thora Dan*)

Carl Hansen (*MS Fenja Dan*)

Jens Aa. V. Schulz (JL korrespondance)

**Søfarende fra Rederiet A. S. Sørensen:**

Palle Jokum Szymanski Børsdal (*M/S Britannia*)

**Søfarende fra Kongelige grønlandske Handel (KGH)/Grønlands Handel (KNI):**

Steen Lom (*M/S Johan Petersen*)

**Søfarende fra Rederiet A.P.Møller – Mærsk:**

Jørgen Vikkelsø Frederiksen (*M/S Topper*)

**<u>Øvrige</u>**

Niels Chr. Bahnson (*M/S Jopeter*)

Ole Albertsen (*KGH Kendtmanden*)

En særlig tak til redaktør Anders Nilsson fordi han optog mine mange læserbreve på www.kamikposten

**Om- og til denne bog skrev han følgende:**

”Vi er for længe siden nået dertil, hvor det kun kræver en bærbar og adgang til internettet at skrive et eller andet om næsten hvad som helst og lægge det ud på nettet eller som journalist offentliggøre det på et nyhedsmedie, en avis, en radio eller en tv-kanal.

På internettet kan hvem som helst bringe hvad som helst.

Er det nogenlunde velskrevet, så kræver det ofte en faglig indsigt at gennemskue det som det det er – nemlig noget vrøvl.

For Grønland, Arktis og den globale opvarmning skrives der meget af den slags.

Her oplever vi også, at nogen har gjort det til en levevej.

Der er journalister, der sendes på en tre-ugers tur til Grønland og skriver noget hændervridende vås, og når uvidende læsere har slubret det i sig, så er vedkommende journalist fast skribent på grønlandsstoffet.

Der er forskere, der som ph.d-studerende har fundet et emne, som ingen af studiekammeraterne har kastet sig over. Det kan gøre vedkommende til specialist i Arktis, lunt placeret bag et skrivebord i Danmark.

Og endelig er der politikere, der vender ryggen til alvorlige samfundsproblemer og markedsfører sig selv som bannerførere for et atomfrit, et forureningsfrit og/eller et arktis som i Peter Freuchens og Knud Rasmussens tid.

Derfor er dette forord ikke så meget en beskrivelse af bogen ”Dansk polarfart 1915-2015”, som det er en beskrivelse af baggrunden for bogens tilblivelse.

Jeg fik kontakt med forfatteren til bogen, Bjarne Rasmussen, i januar 2010, hvor han sendte en artikel til www.kamikposten.dk.

Den handlede om ansvarsfordelingen ved en eventuel havmiljøforurening i Grønlandske farvande. Siden 2010 er det blevet til mere end 30 artikler om betingelser og risici ved sejlads i Grønland og de øvrige arktiske farvande.

Bjarne Rasmussen er uddannet styrmand og har i mange år sejlet i og omkring Grønland.

Han har i sin tid oplevet alle tænkelige udgaver af vanskelige situationer. Han har med sit skib siddet fastklemt som en anden skosse i drivisen med en ukendt antal sømil ud til

det åbne vand. Han har været ude i situationer, der ligner den som antagelig forårsagede skibet Hans Hedtofts forlis. Bjarne Rasmussen har gennem sit daglige arbejde gennem mange år et indgående kendskab til det, han skriver om.

Det var en kollision mellem Bjarne Rasmussens egen viden og det han læste om Grønland og Arktis, der satte ham i gang med at skrive. Det er nu blevet til et vægtigt bidrag til Grønlands historie på et felt som er ukendt for de fleste af os.

Her finder du en artikelsamling, skrevet af Bjarne Rasmussen i årene 2010-2016:
http://www.kamikposten.dk/global/maskinrum/rutine/leksikon.aspx?folder=hvadermeningen&sprog=da&tag=kilde&punkt=Bjarne+Rasmussen

Anders Nilsson

Redaktør for www.kamikposten.dk
Medlem af Grønlands Landsting 1995-2001

# Appendiks

## Rederier og skibe

Kongelige grønlandske Handel og Kalaallit Niuerfiat .....277

Rederiet Myren.....285

Rederiet Dannebrog .....286

Rederiet A. E. Sørensen .....288

Rederiet Progress .....291

Rederiet J. Lauritzen .....293

Rederiet Dansk- Fransk.....297

Rederiet Northsea .....298

Skibsreder Ejnar Nygaard .....298

Rederiet Copenhagen Reefers.....299

Rederiet Esvagt.....300

Skibsreder Erik Winther.....300

Skibsreder P. Knudsen .....301

Royal Arctic Line .....301

Tankskibene i Grønlandsfarten.....302

Diverse rederier.....303

Sælfangerskuderne.....304

# Rederier og skibe

## Kongelige grønlandske Handel og Kalaallit Niuerfiat

I perioden 1774 - 1992 ejede, opererede samt chartrede Kongelige grønlandske Handel (KGH) og Kalaallit Niuerfiat (KNI) mange skibe i Grønlandsfarten, men her medtages kun KGH/KNI ejede, eller de KGH/KNI disponerede skibe, der var aktive i perioden 1915 – 1992.

Skibene er opdelt opdelt i forskellige grupper: en gruppe for de skibe, der fortrinsvis sejlede mellem Danmark og Grønland, en gruppe for de skibe, der fortrinsvis sejlede enten i kystfarten og/eller distriktssejlads, og endelig en gruppe af de hæktrawlere som KGH lod bygge og opererede i en årrække.

Afsnittet er på ingen måde fyldestgørende idet der ved siden af disse skibe blev opereret mange mindre fartøjer lokalt i de grønlandske distrikter.

Oplysningerne om de enkelte skibe i dette afsnit har jeg fundet dels i KGH Besejlingsjournalerne, der blev ført i perioden 1839 – 1992 og som nu opbevares i Statens Arkiv (www.sa.dk), og dels i Danmarks Skibslister (www.sbib.dk) samt i Maritim og historisk information på den private web site www.jmarcussen.dk

I KGH Besejlingsjournalerne er der mange flere informationer end jeg har medtaget i denne bog - fx optegnelser over hvert enkelt KGH skibs rejse til og fra Grønland, navnene på skibets officerer på rejsen, skibets destinationer i Grønland på rejsen, afgang Danmark, ankomst til første destination i Grønland, afgang fra sidste destination i Grønland, ankomst Danmark, bemærkninger hvis særlige forhold er indtruffet under rejsen m.v.

For de KGH chartrede skibe er de samme informationer oplyst i KGH Besejlingsjournalerne suppleret op med navnet på KGH kendtmanden om bord såfremt KGH havde pålagt det chartrede skib at medtage KGH Kendtmand på rejsen. Det ville i så fald være yderligt specificeret i certepartiet.

De KGH/KNI chartrede skibe i perioden 1915 – 1992 bliver beskrevet i de efterfølgende afsnit

**<u>KGH atlantskibe, der var aktive mellem Danmark og Grønland i perioden 1915 – 1940:</u>**

Bogstaverne efter skibsnavnet var skibets kaldesignal.

***Nordlyset*** - NJPQ– sejlførende træskib bygget i Danmark 1852, 300 tdw

***Thorvaldsen*** - NFVL– sejlførende træskib bygget i Sverige 1867, 300 tdw

***Ceres*** - NGJW – sejlførende træskib bygget i Danmark 1867, 350 tdw

***Gustav Holm*** - NGDW/OYVB – dampskonnert træskib bygget i Danmark 1893, 420 tdw, 250 HK, 40 passagerer

***Godthaab*** - NJWB/OZOA – dampskonnert træskib bygget i Sverige 1898, 210 tdw,240 HK, 17 passagerer

***Hans Egede*** - NPDR/OXYA – motor last/passager jernskib bygget i Danmark 1905, 600 tdw,550 HK, 24 passagerer

***Sværdfisken*** - NFLH/OXYP – motor træskib bygget i Danmark 1920, 512 tdw,190 HK

***Gertrud Rask*** - NDWR/OYDA – dampskonnert træskib bygget i Danmark 1923, 425 tdw,380 HK, 20 passagerer

***Disko*** - NGPW/OXLA – motor last/passager jernskib bygget i Danmark 1927, 1400 tdw,1050 HK, 40/55 passagerer

De tre rene sejlskibe *Nordlyset, Thorvaldsen* og *Ceres* udtages af aktiv tjeneste i 1926.

**KGH atlantskibe der var oplagte i perioden 1940 – 1945:**

*Godthaab*, *Gustav Holm* og *Disko* var oplagt i København. *Sværdfisken* var oplagt i Sukkertoppen.

**KGH atlantskibe, der var aktive mellem USA/Canada og Grønland i perioden 1940 – 1945:**

*Hans Egede* - NPDR / OXYA

*Gertrud Rask* - NDWR / OYDA

(Begge skibe gik tabt i perioden)

I perioden 1940 – 1945 anløb de nævnte to KGH skibe og de chartrede skibe, herunder S/S *Julius Thomsen,* de tre transithavne Egedesminde, Godthåb/Sukkertoppen og Julianehåb i Grønland med forsyninger fra USA og Canada.

**KGH atlantskibe, der var aktive mellem Danmark og Grønland i perioden 1945 og indtil de afhændes**

Bogstaverne efter skibsnavnet var skibets kaldesignal.

***Julius Thomsen*** - NGSC / OYCD – motor stål last/passagerskib bygget i Danmark 1927, 900 tdw,555 HK, 52 passagerer. Oprindeligt bygget til Kryolith-, Mine- og Handelsselskabet A/S, København i 1927; fra 1946 langtidschartret af KGH der køber skibet i 1957. KGH lagde skibet op i 1961 og solgte det i 1962.

***G.C. Amdrup*** - OXXC – motor træ last/passagerskib bygget i Helsingør i Danmark 1947, 560 tdw, 20/28 passagerer. Dieselelektrisk, 700 HK (2 x 385 HK) B&W 7-cyl. 4SA motorer koblede til elektromotorer, der overfører 600 HK til skruen

***Umanak*** - OUOW – motor stål last/passagerskib bygget i Danmark 1949, 1930 tdw,2300 HK, 78 passagerer, Bureau Veritas Ice class 1A.

***Erika Dan -*** OXDY – motor stål fragtskib bygget i Tyskland i 1958, 3045 tdw,3220 HK, 40 passagerer, lloyds Register Ice class *over* 1A. Skibet oprindeligt bygget af Rederiet J. Lauritzen i i Tyskland i 1958. I Bare boat charter til KGH fra 1962 til 1972.

***Hans Hedtoft*** - OXKA – motor stål last/passagerskib bygget i Danmark 1958, 1730 tdw,2900 HK, 60 passagerer, Bureau Veritas Ice class *over* 1A.

***Nanok S. -*** OZKJ – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1962, 3100 tdw, 12/24 passagerer, Bureau Veritas Ice class 1A. Skibet oprindeligt bygget af Rederiet A. E. Sørensen i Danmark i 1962. I Bare boat charter til KGH fra 1962 til 1972.

***Kununguak*** - OUNU – motor stål passagerskib bygget i Danmark 1964, 600 tdw,1960 HK, 219 passagerer, over Bureau Veritas Ice class 1A

***Disko*** - OVQW2 – motor stål passagerskib bygget i Danmark 1968, 610 tdw,2610 HK, 55/200 passagerer. Over Ice class 1A. Oprindeligt bygget af det danske Rederiet Northsea I/S i 1968. I Bare boat charter til KGH/KNI fra 1968 til 1990, derpå købt af KGH/KNI, der senere solgte det videre.

***Grønland*** - OZSS – Unit Load stål fragtskib bygget i Finland i 1972, 5241 tdw,5000 HK, ingen passagerer. lloyds Register Ice class 1A Super. Skibet oprindeligt bygget af Rederiet Det Dansk-Franske D/S A/S i 1972. I Bare boat charter til KGH fra 1972 til 1992, derpå købt af Rederiet Royal Arctic Line A/S. Skibet var søsterskib til **Linda Dan**.

***Linda Dan*** - OYOR – Unit Load stål fragtskib bygget i Finland i 1972, 4990 tdw,5000 HK, ingen passagerer. lloyds Register Ice class 1A Super. Skibet oprindeligt bygget af Rederiet J. Lauritzen i 1972. I Bare boat charter til KGH fra 1972 til 1992, derpå købt af Rederiet Royal Arctic Line A/S. Skibet var søsterskib til **Grønland**.

***Bamsa Dan*** - OXYL – Unit Load stål fragtskib bygget i Finland i 1973, 7500 tdw, 8900 HK, ingen passagerer. lloyds Register Ice class 1A Super. Skibet oprindeligt bygget af Rederiet J. Lauritzen i 1973. I Bare boat charter til KGH fra 1973 til 1992, derpå købt af Rederiet Royal Arctic Line A/S.

***Magnus Jensen*** - OZJP – Unit Load stål fragtskib bygget i Danmark i 1978, 4757 tdw,3840 HK, ingen passagerer. Det norske Veritas Ice class 1A

***Johan Petersen*** - OWGW – Unit Load stål fragtskib bygget i Danmark i 1979, 4757 tdw,3840 HK, ingen passagerer. Det norske Veritas Ice class 1A

***Nuka Ittuk*** - OVYA – Unit Load stål fragtskib bygget i Danmark i 1984, 4330 tdw, 7627 HK, ingen passagerer. Det norske Veritas DNV Ice class ICE-1A*. Bygget af Difko XX K/S, derpå straks i bare boat charter til KGH

***Nikki Ittuk*** - OWPE – stykgods stål fragtskib bygget i Tyskland i 1968, 2225 tdw, 1995 HK, ingen passagerer. Bureau Veritas Ice class 1A. Rederiet A. E. Sørensen lod skibet bygge i 1968. Købt af Grønlands Handel KNI i 1987, der solgte skibet i 1992.

**KGH kystskibe/distriktsfartøjer der var aktive i perioden 1940 – 1945:**

Bogstaverne efter skibsnavnet var skibets kaldesignal.

***Louise*** – NJQK / OXYI – motor træskib bygget i Danmark i 1898 , 46 Brt, 20 HK

***Sigrid*** – xxxx – motor træskib bygget i Sverige i 1908, 90 tdw

***Hvalen*** – xxxx – motor træskib bygget i Norge i 1910, 60 tdw

***Hvidfisken*** – xxxx – motor træskib bygget i Norge i 1911, 110 tdw

***Klapmydsen*** – NTFP/OXYG – motor træskib bygget i Danmark i 1915, 99 Brt,65HK

***Hvalrossen*** – NVGF /OXXY – motor træskib bygget i Danmark i 1916, 32 Brt,23 HK

***Bjørnen*** – NBTW/OXXT – motor træskib bygget i Danmark i 1920, 68 Brt,60 HK

***Narhvalen*** – xxxx – motor træskib bygget i Danmark i 1920, 40 tdw,150 HK

***Søkongen*** – NBKF/OXYR – motor træskib bygget i Danmark i 1920, 100 Brt,60 HK

***Fylla*** – NDKH/OUTG – motor træskib bygget i Danmark i 1922, 122 Brt,180 HK

***Nordlyset*** – OXPH – motor træskib bygget i Danmark i 1934, 59 Brt,42 HK

***Louise*** forliste i 1940, men de øvrige 10 distriktsfartøjer var i perioden 1940 – 1945 med til dels at fordele forsyninger fra de tre transithavne Egedesminde, Godthåb/Sukkertoppen og Julianehåb og ud til distriktsbyerne, og dels til den videre transport fra distriktshandelspladserne med hjælp fra distriktets endnu mindre fartøjer.

De ovennævnte skibe har muligvis også medført passagerer.

**KGH kystskibe/distriktsfartøjer der var aktive i perioden 1945 – og indtil de afhændes**

Bogstaverne efter skibsnavnet var skibets kaldesignal.

***Serfaq*** – OXGQ – motor træskib bygget i Danmark i 1936, 49 Brt, 116 HK

***Ejnar Mikkelsen*** – OYAE – motor træskib bygget i Norge i 1947, 117 Brt,240 HK

***Kaskelo*t** – OYHZ – motor træskib bygget i Danmark i 1948, 268 Brt,300 HK

***Remmesæl*** – OYJN – motor træskib bygget i Danmark i 1948, 111 Brt,118 HK

***Tikerak*** – OWAJ – motor last/passager træskib bygget i Danmark i 1949, 506 Brt,348 HK, 47 passagerer

***Blåside*** – OUNA – motor træskib bygget i Danmark i 1949, 46 Brt,138 HK, 2 - 6 passagerer

***Miki*** – OWWF – motor træskib bygget i Danmark i 1950, 42 Brt, 89 HK, 2 - 6 passagerer

***Sortside*** – OWXB – motor træskib bygget i Danmark i 1950, 46 Brt, 118 HK; 2 - 6 passagerer

***Sioraq*** – OWZL – motor træskib bygget i Danmark i 1950, 100 Brt, 127 HK, 6 - 12 passagerer

***Ujarak*** – OYLB – motor træskib bygget i Danmark i 1950, 103 Brt,126 HK, 6 - 12 passagerer

***Finhval*** – OYLY – motor træskib bygget i Danmark i 1952, 46 Brt,114 HK, 2- 6 passagerer

***Blåhval*** – OYQY – motor træskib bygget i Danmark i 1953, 46 Brt,118 HK, 2 - 6 passagerer

***Misigssut*** – OUJI – motor træskib lægebåd bygget i Danmark i 1955, 194 Brt,232 HK, ukendt passagerer

***Avoq*** – OURG – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1960, 250 Brt,350 HK, Bureau Veritas Ice class 1A, 4 - 6 passagerer

***Agdleq*** – OYUT – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1961,180 Brt,230 HK, Bureau Veritas Ice class 1A. 4 -6 passagerer

***Taterak*** – OUHN – motor passager træskib bygget i Danmark i 1964, 146 Brt,280 HK, 80 passagerer

***Tugdlik*** – OVQD – motor passager træskib bygget i Danmark i 1967,161 Brt,280; 100 passagerer

***Narhvalen*** – OVRQ – motor træskib bygget i Norge i 1967, 85 Brt,150 HK, 6 - 12 passagerer

***Hvalen*** – OUQO – motor træskib bygget i Danmark i 1968, 85 Brt,210 HK, 6 - 12 passagerer

***Netside*** – OUQH – motor træskib bygget i Danmark i 1968, 85 Brt,210 HK, 6 - 12 passagerer

***Klapmydsen*** – OVXA – motor træskib bygget i Danmark i 1969, 85 Brt,65 HK, 6 - 12 passagerer

***Søkongen*** – OXQH – motor træskib bygget i Danmark i 1970, 85 Brt,210 HK, 6 - 12 passagerer

***Hvidfisken*** – OWJY – motor træskib bygget i Danmark i 1971, 92 Brt,210 HK, 6 - 12 passagerer

***Ejnar Mikkelsen*** – OZAP – motor træskib bygget i Danmark i 1972, 185 Brt, 280 HK, 6 - 12 passagerer

***Hvalfisken*** – OYHL – motor træskib bygget i Danmark i 1973, 106 Brt,210 HK, 6 - 12 passagerer

***Anders Olsen*** – OXGZ – motor træskib bygget i Danmark i 1976, 180 Brt,280 HK, 6 - 12 passagerer

***Pajuttaat*** – OXQF2 – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1979, 499 Brt,900 HK, ingen passagerer, DNV Ice class ICE-1B.

***Aqqaluk Ittuk*** – OYBA – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1983, 292 Brt,440 HK, 6 - 12 passagerer, DNV Ice class ICE-1C. Bygget af Difko XIX K/S, derpå straks i bare boat charter til KGH.

***Anguteq Ittuk*** – OXRB – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1983, 299 Brt,440 HK, 6 - 12 passagerer, DNV Ice class ICE-1C. Bygget af Difko XIX K/S, derpå straks i bare boat charter til KGH.

***Angaju Ittuk*** – OUSP – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1984, 299 Brt,440 HK, 6 - 12 passagerer, DNV Ice class ICE-1C. Bygget af Difko XIX K/S, derpå straks i bare boat charter til KGH.

**Aqipi Ittuk** – OWPW2 – motor stål tankskib bygget i Danmark i 1986, 398 Brt,700 HK, DNV Ice class ICE-1B, ingen passagerer

***Orsiaat*** - OYUO – motor stål tankskib bygget i Danmark i 1978, 251 Brt,550 HK, DNV Ice class ICE-1B, ingen passagerer

***Aviaq Ittuk*** – OZQA – motor stål passagerskib bygget i Danmark i 1983, 88 BT,270 HK, DNV Ice class ICE-1C, 27 passagerer, bygget af Difko XIX K/S, derpå straks i bare boat charter til KGH.

***Aleqa Ittuk*** – OYDO – motor stål passagerskib bygget i Danmark i 1983, Brt, 270 HK, DNV Ice class ICE-1C, 27 passagerer, bygget af Difko XIX K/S, derpå straks i bare boat charter til KGH.

***Sarfaq Ittuk –*** OWDD – motor stål passagerskib bygget i Danmark i 1991, 1167 BT, 2000 HK, DNV Ice class ICE-1B, 150 passagerer

***Sarpik Ittuk*** – OWME – motor stål passagerskib bygget i Danmark i 1992,1167 BT,2000 HK, DNV Ice class ICE-1B, 150 passagerer

***Saqqit Ittuk*** – OWIA – motor stål passagerskib bygget i Danmark i 1992, 1127 BT, 2000 HK, DNV Ice class ICE-1B 150 passagerer

**KGH hæktrawlere**

***Nuk*** **-** OYDX – hæktrawler, motor stålskib bygget i Norge i 1969, 433 Brt, 2200 HK, DNV Ice class ICE-1A

***Manitsok*** - OXSQ – hæktrawler, motor stålskib bygget i Danmark i 1971, 721 Brt, 2000 HK, DNV Ice class ICE-1A

***Pamiut*** - OYZC – hæktrawler, motor stålskib bygget i Danmark i 1971, 721 Brt, 2000 HK, DNV Ice class ICE-1A

***Erik Egede*** - OYRK – hæktrawler, motor stålskib bygget i Danmark i 1972, 721 Brt, 2000 HK, DNV Ice class ICE-1A

***Sisimiut*** - OWSM – hæktrawler, motor stålskib bygget i Danmark i 1973, 721 Brt, 2000 HK, DNV Ice class ICE-1A

***Elias Kleist*** - OXZM – hæktrawler, motor stålskib bygget i Danmark i 1973, 721 Brt, 2000 HK, DNV Ice class ICE-1A

***Carl Egede*** **-** OYFF – hæktrawler, motor stålskib bygget i Norge i 1973, 721 Brt, 2000 HK, DNV Ice class ICE-1A

**KGH øvrige fiskeskibe:**

***David Olsen*** - OYVP – fiskeskib, motor stålskib bygget i 1977, 233 Brt, 500 HK

***Ilimmaasaq*** - OUIQ – fiskeskib, motor stålskib bygget i 1982, 630 Brt, 2000 HK

Både de syv KGH hæktrawlere og de tre fiskeskibe blev overdraget til PROEKS/Grønlands Hjemmestyre pr. 31/12 - 1984

## Rederiet Dampskibsselskabet A/S Myren i Grønlandsfarten

Skibsmægler Ulrik Holm og Skibsmægler- og befragterfirmaet Holm & Wonsild stod bag oprettelsen af Dampskibsselskabet A/S Myren i 1891, der efterfølgende bestod helt frem til 1975 hvor det blev afviklet.

Skibsmægler Ulrik Holm fratrådte i ledelsen af Dampskibsselskabet A/S Myren i 1904 hvorefter skibsmægler Marius H. Nielsen kom ind i ledelsen af rederiet.

(Den samme Marius Nielsen samt Skibsmægler- og befragterfirmaet Holm & Wonsild stiftede Rederiet Progress i 1904. Marius H. Nielsen udtrådte af ledelsen af Dampskibsselskabet A/S Myren i 1916 efter sit opkøb af aktiemajoriteten i Rederiet Progress i 1916)

Dampskibsselskabet A/S Myren havde gennem mellemkrigsårene 1918 – 1940 flere skibe i Grønlandsfarten der blev chartret af KGH; typisk med gods til Grønland hvorefter de typisk lastede kryolit i Ivigtut som returlast til enten Danmark eller USA.

<u>1915 - 1940:</u>

***Axel*** – NMQK – damp jern fragtskib bygget i Tyskland i 1904, 1530 tdw, 550 HK

***Gautatyr*** – NPSH / OYDP – damp jern fragtskib bygget i England i 1906, 1900 tdw, 700 HK

***Hugo**** – NQFJ – damp jern fragtskib bygget i Tyskland i 1907, 2350 tdw, 580 HK

***Jan*** – NWJK / OYHC – damp jern fragtskib bygget i Danmark i 1919, 2815 tdw, 800 HK

***Clara*** – NGCM / OYBO – damp jern fragtskib bygget i Tyskland i 1925, 2230 tdw, 660 HK

*Dampskibet ***Hugo*** forliste i 1927 med en last kryolit.

## Rederiet Dannebrog i Grønlandsfarten

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Dannebrog blev officielt registreret d. 9.februar 1883. Fra selskabets start og frem til 1967 var rederiet synonymt med familien C.K.Hansen og deres mæglerforretning der var korresponderende reder frem til 1967.

(Fra 1930 – 32 var hr. Mærsk McKinney-Møller fra rederiet A.P.Møller i shippinglære i Dampskibsselskabet Dannebrog. Rederiet A.P.Møller var i øvrigt ikke ukendt med Grønlandsfarten idet *Laura Mærsk* gjorden en rejse i charter for KGH til Julianehåb og Ivigtut i 1921).

I 1979 købte Rederiet Dannebrog Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, og fortsatte efterfølgende samarbejdet med Kongelige Grønlandske Handel (KGH) og senere Grønlands Handel (KNI) helt frem til 1992 hvor Unit Load polarskibet *M/S Nungu Ittuk* (ex. *M/S Grønland*) blev solgt til Royal Arctic Line A/S.

Dampskibsselskabet Dannebrog havde både i perioden 1918 – 1940 samt efter 1945 flere skibe i Grønlandsfarten, charteret af Kongelige Grønlandske Handel (KGH), typisk med gods til Grønland hvorefter de typisk lastede kryolit i Ivigtut som returlast til enten Danmark eller USA.

<u>1915 – 1940</u>

***Elsborg***– NQKJ/OXQE – damp jern fragtskib bygget i Tyskland i 1907, 2350 tdw, 650 HK

***Spigerborg*** – NQJR – damp jern fragtskib bygget i Tyskland i 1907, 2350 tdw, 650 HK

***Ørneborg*** – NWMT/OXPD – damp jern fragtskib bygget i Holland i 1919,2895 tdw, 973 HK

***Aalborg*** – NCFB/OXAA – damp jern fragtskib bygget i Danmark i 1920, 1900 tdw, 585 HK

***Fredensborg*** – NDTB/OXVA – damp jern fragtskib bygget i Holland i 1923, 3160 tdw, 1080 HK

<u>1945 – 1950</u>

***Skodsborg*** – NWKV/OULI – damp jern fragtskib bygget i Danmark i 1918, 2450 tdw, 871 HK

***Ørneborg*** – NWMT/OXPD – damp jern fragtskib bygget i Holland i 1919, 2895 tdw, 973 HK

***Nordborg*** – NHRK/OYAE – damp jern fragtskib bygget i England i 1930, 3270 tdw, 990 HK

***Brattingsborg*** – OXSQ – damp jern fragtskib bygget i Danmark i 1947, 6197 tdw, 1750 HK

## Rederiet A.E.Sørensen i Grønlandsfarten

Adolf Ejler Sørensen etablerede sig som skibsreder i 1918, og i A.E. Sørensens jubilæumsbog "Et Svendborg Rederi" kommer skibsrederens navn ind i Grønlands besejlingshistorie da personkredsen bag Knud Rasmussen og Peter Freuchens private handelsstation Kap York Stationen i Thule chartrede Rederiets 3 mastede skonnert *Dannebrog* til besejling af stationen i årene 1934, 1935 og 1936.

*Dannebrog* var et træskib bygget på Thurø i 1916, 220 BRT. I 1930 fik skibet en hjælpemotor installeret, og i 1934 blev skibet isforstærket til polarfart samt indbygget en passageraptering.

Kaptajn på *Dannebrog* var Peter Markus Petersen fra Thurø, der havde et godt kendskab til sejladsen på Grønland fra tiden som kaptajn på Knud Rasmussens ekspeditionsskib *Søkongen* under et togt til Melvillebugtens nordligste egne i 1931.

(*Søkongen* blev solgt til Grønlands Styrelse i 1932 hvorefter Kaptajn Ejnar Mikkelsen afsejlede med skibet som leder af en ekspedition til Østgrønland)

I perioden 1940 – 1945 var der ingen besejling mellem Danmark og Grønland på grund af 2. verdenskrig

Efter 2. verdenskrigs afslutning i 1945, og den påbegyndte realisering af G50 planen og den senere G60 plan, begyndte Kongelige Grønlandske Handel (KGH) at chartre stålskibe fra Rederiet A.E. Sørensen til besejlingen af Grønland

I 1948 var *M/S Mogens S*. således charteret for en rejse til Angmagssalik på den grønlandske østkyst samt en rejse til Thule, og ret hurtigt herefter lod Rederiet A.E. Sørensen bygge isforstærkede skibe til besejlingen af Grønland i KGH charter.

Skibene *M/S Sigrid S*. – *M/S Elin S*. – *M/S Anette S*. benyttedes især meget i kystfarten til at fragte kul fra kulminen på Disko øen til byer og bygder på den grønlandske Vestkyst.

*M/S Nanok S*. blev bygget i 1962, og gik i direkte Bare boat charter til KGH i de næste 10 år. Skibet tilbageleveredes til Rederiet A.E.Sørensen i 1972 og chartredes årligt af KGH frem til 1985.

Alle skibene lastede ofte kryolit i Ivigtut på returrejserne til Danmark i perioden 1948 til 1986.

Rederiet undgik ikke alvorlige hændelser i Grønlandsfarten. I 1960 forliste *MS Hanne S* i Nordatlanten. I 1966 forliste *MS Martin S*. i Sukkertoppen havn under en storm. I 1968 forliste *MS Sigrid S*. i indenskærsruten Mågeløbene i sydgrønland.

Rederiet A.E. Sørensen afvikledes primo 1987, og det sidste skib i Rederiet, *MS Svendborg*, blev solgt til Grønlands Handel (KNI) hvorefter skibet omdøbtes til *MS Nikki Ittuk*.

(Forfatteren var den sidste styrmand i rederiet da det lukkede primo 1987)

<u>1945 – 1986</u>

***Norco*** – OYIZ – damp jern fragtskib bygget i Holland i 1917, 2230 tdw, 620 HK

***Mogens S.*** - OZGN - motor stål fragtskib bygget i Tyskland i 1940, 550 tdw, 432 HK

***Sigrid S.*** – OUHC – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1948, 665 tdw, 565 HK

***Elin S***. – OWAT – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1949, 700 tdw,565 HK

***Anette S.*** - OWGU – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1949, 700 tdw, 565 HK

***Martin S.*** - OYGL – motor stål fragtskib bygget i Tyskland i 1952, 900 tdw, 900 HK

***Hanne S***. - OYMB – motor stål fragtskib bygget i Tyskland i 1952, 900 tdw, 900 HK

***Nancie S.*** - OYPX – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1953, 900 tdw, 900 HK

***Mogens S. -*** OYPX - *(*Nancie S. omdøbt til Mogens S. i 1967)

***Britannia*** - OYIL – motor stål fragtskib bygget i Tyskland i 1956, 1375 tdw, 1370 HK, Bureau Veritas Ice Class

***A.E.S.*** - OWFW – motor stål fragtskib, bygget i Danmark i 1957, 2175 tdw,1830 HK, Bureau Veritas Ice Class, 12 passagerer

***Nanok S.*** -OZKJ – motor stål fragtskib, bygget i Danmark i 1962, 3110 tdw,2000 HK, Bureau Veritas Ice Class 1A, 12/36 passagerer,.

****Martin S.*** - OUPQ – motor stål fragtskib, bygget i Danmark i 1965, 3110 tdw,1995 HK, Bureau Veritas Ice Class 1A, 12 passagerer

***Svendborg*** - OWPE – motor stål fragtskib, bygget i Danmark i 1968, 2225 tdw,1995 HK, Bureau Veritas Ice Class 1A

KGH benyttede gennem mange år skibsmæglerfirmaet *Petersen, Møller & Hoppe* i København, Danmark, når KGH havde behov for at chartre et eller flere af Rederiet A.E. Sørensens skibe til såvel øst som til vest og nordgrønland.

Efter 1973 blev A.E. Sørensens skibe chartret direkte af KGH.

## Noté

**Martin S.* forliste i 1966, men hævedes året efter. Ejnar Nygaard købte skibet og navngav det *Anne Johanne*, og fra 1968 chartredes skibet atter af KGH årligt helt frem til 1972.

## Rederiet Progress i Grønlandsfarten

Skibsmægler Marius Nielsen og Skibsmægler- og befragterfirmaet Holm & Wonsild, stiftede Rederiet Progress i 1904.

I 1916 opkøbte skibsmægler Marius Nielsen aktiemajoriteten i D/S A/S Rederiet Progress, og forlod samtidigt ledelsen af Dampskibsselskabet A/S Myren samt sin associering med Skibsmægler- og befragterfirmaet Holm & Wonsild.

Efter afslutningen på 2. verdenskrig indledte skibsmægler Marius Nielsen og D/S A/S Progress et mangeårigt samarbejde med Kongelige Grønlandske Handel (KGH).

Følgende D/S A/S Progress skibe har på et eller andet tidspunkt gennem årene været chartret af KGH; typisk med gods til Grønland hvorefter de typisk lastede kryolit i Ivigtut som returlast til Danmark.

<u>1915 – 1940</u>

***Martin Goldschmidt*** – NDTC/OZBC– damp jernskib bygget i Danmark i 1922, 3500 tdw, 1135 HK

***Sigrid*** – NVRJ/OULB – damp jern fragtskib bygget i Danmark i 1917, 1960 tdw, 544 HK

***Knut*** –NFMW/OUIA – damp jern fragtskib bygget i Tyskland i 1924, 1960 tdw, 700 HK

***Ulrik Holm*** – NPJL/OUMY – damp jern fragtskib bygget i Holland i 1905, 2450 tdw, 800 HK

***Henry Tegner*** – NSPW/OYEY– damp jern fragtskib bygget i Danmark i 1914, 2335 tdw, 820 HK

<u>1945 – 1985</u>

***Rigmor (ex Ulrik Holm)*** – NPJL/OUMY

***Ellen Nielsen*** – OUJ Z – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1949, 2200 tdw, 1600 HK

***Hugo Nielsen*** –OUPE – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1949, 2200 tdw, 1600 HK

***Else Nielsen*** – OXTU – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1951, 2550 tdw, 1750 HK

***Lily Nielsen*** – OYCO – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1951, 2550 tdw, 1750 HK

***Rigmor Nielsen*** – OYXB – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1954, 2550 tdw, 1600 HK

***Marius Nielsen*** – OYZD – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1954, 2550 tdw, 1600 HK

***Anna Nielsen*** – OYHI – motor stål fragtskib bygget i Tyskland i 1958, 3068 tdw, 1680 HK

***Grete Nielsen/Thorkil Lund*** – OXQH, motor stål fragtskib, bygget i Holland i 1959, 3105 tdw, 1890 HK

***Lene Nielsen*** – OZSV – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1967, 2200 tdw, 1400 HK

***Edith Nielsen*** – OZHQ – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1967, 3980 tdw, 3640 HK

***Lotte Nielsen*** – OVUN – motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1969, 2150 tdw, 1400 HK

Flere af de nævnte skibe var bygget med kraftig isforstærkning.

I 1973 blev D/S A/S Progress købt af Rederiet Otto Danielsen, der fortsatte samarbejdet med Kongelige Grønlandske Handel (KGH) helt frem til 1985 hvor det sidste skib i D/S A/S Progress, *MS Edith Nielsen* blev solgt.

## **Rederiet J. Lauritzen**.

Skibsreder Ditlev Lauritzen etablerede Rederiet J. Lauritzen (JL) i 1914, og i 1920'erne etablerede han rederiets Finlands fart; en fart som skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen lod rederiet fortsætte med efter faderens død i 1935. I Finlandsfarten fik både rederiet og rederiets skibsofficerer en mangeårig erfaring med at besejle vinterisen i Den botniske Bugt hvor det kunne lade sig gøre.

Under 2. verdenskrig i perioden 1941 – 1945 overtog *US War Shipping Administration* følgende seks JL skibe:

***Jutta/Jutta Dan*** der fik ændret navn til ***Kingman*** (Kaldesignal OXHH – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1934, 2700 tdw)

***Marna***, der fik ændret navn til ***Azra*** (Kaldesignal OXQH – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1936, 2900 tdw)

***Tanja***, der fik ændret navn til ***Alcedo*** (Kaldesignal OZRH – damp stål fragtskib bygget i Norge i 1937, 2500 tdw)

***Nora*** (OZFK), der fik ændret navn til ***Halma*** (Kaldesignal OZRH – damp stål fragtskib – bygget i Danmark i 1939, 4520 tdw)

***Laura (IV)/Laura Dan*** (OXKH) (Kaldesignal OXKH – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1933, 2450 tdw)

***Linda/Linda Dan*** (Kaldesignal OYYH – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1936, 1725 tdw)

Skibene sejlede efterfølgende gods fra USA/Canada til de tre transithavne Egedesminde, Godthåb/Sukkertoppen og Julianehåb i Grønland.

I perioden 1945 – 1947 fortsatte disse fire JL skibe sejladsen mellem USA/Canada og Grønland; gods til Grønland og kryolit til USA:

***Laura (IV)/Laura Dan*** (OXKH)
***Inger/Inger Lau*** – NDJB/OUHL – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1921, 1845 tdw
***Maria Dan*** (OYYL)
***Jutta/Jutta Dan*** (OXHH)

I perioden 1948 - 1950 chartrede KGH disse fire JL skibe for rejser fra Danmark til Grønland tur/retur:

***Linda Dan*** – OYYH – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1936 ,1725 tdw
***Maria Dan*** – OYYL – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1933, 2200 tdw
***Jutta/Jutta Dan*** – OXHH – damp stål fragtskib bygget i Danmark i 1934, 2700 tdw
***Selma Dan*** – OZOH – damp stål fragtskib bygget i Norge i 1937, 2300 tdw

I 1950erne og 1960erne iværksatte Rederiet J. lauritzen (JL) et større innovativt nybygningsprogram af specialdesignede polar fragtskibe bygget i stål.

Af de nedenstående nævnte skibe var *M/S Ingga Dan*, *M/S Karna Dan* og *M/S Hanna Dan* bygget med Lloyds Register notification Ice class 1B. Alle de øvrige nævnte skibe var bygget over Lloyds Register notification Ice class 1A; her i 2015 vil det sandsynligvis svare til 1A Super.

I perioden 1950 – 1983 chartrede KGH følgende JL ishavsskibe for rejser mellem Danmark og Grønland:

***Kista Dan*** – OYJR, motor stål ishavsskib bygget i Danmark i 1952,1340 tdw,1560 HK, 36 passagerer

***Ingga Dan*** – OYIC, motor stål ishavsskib bygget i Danmark i 1956, 900 tdw,885 HK, ingen passagerer

***Karna Dan*** – OXWK, motor stål ishavsskib bygget i Danmark i 1956, 900 tdw,885 HK, ingen passagerer

***Magga Dan*** – OXVW, motor stål ishavsskib bygget i Danmark i 1956, 1600 tdw, 2190 HK, 36 passagerer

***Anita Dan*** – OUIP, motor stål ishavsskib bygget i Tyskland i 1956, 3225 tdw,3200 HK, 12 passagerer

***Hanna Dan*** – OUSQ, motor stål ishavsskib bygget i Danmark i 1956, 900 tdw,885 HK, ingen passagerer

***Thora Dan*** – OUTP, motor stål ishavsskib bygget i Tyskland i 1956,5050 tdw,4500 HK, 15 passagerer

***Frida Dan*** – OUSY, motor stål ishavsskib bygget i Tyskland i 1956, 3225 tdw,3220 HK, 12 passagerer

***Helga Dan*** – OWLB, motor stål ishavsskib bygget i Tyskland i 1957, 5050 tdw,4500 HK, 15 passagerer

***Thala Dan*** – OWRX, motor stål ishavsskib bygget i Danmark i 1957, 1956 tdw,2200 HK, 30/50 passagerer

***Erika Dan*** – OXDY, motor stål ishavsskib bygget i Tyskland i 1957, 3200 tdw,3220 HK, 12/36 passagerer (søsterskib til ***Frida Dan*** og ***Anita Dan***)

***Fenja Dan*** – OXIZ, motor stål ishavsskib bygget i Tyskland i 1958, 4225 tdw,3220 HK, 18 passagerer

***Perla Dan*** – OWQI, motor stål ishavsskib bygget i Norge i 1958, 2700 tdw,2200 HK, 8 passagerer

***Manja Dan*** – OXJZ, motor stål ishavsskib bygget i Tyskland i 1958, 4280 tdw, 3220 HK, 12 passagerer

***Rimja Dan*** – OYBC, motor stål ishavsskib bygget i Tyskland i 1960, 4280 tdw,3220 HK, 16 passagerer

***Varla Dan*** – OYFA, motor stål ishavsskib bygget i Norge i 1960, 2700 tdw,2200 HK, 12 passagerer

***Ritva Dan*** – OZBM, motor stål ishavsskib bygget i Holland i 1961, 3700 tdw,3250 HK, 10 passagerer

***Brita Dan*** – OZBQ, motor stål ishavsskib bygget i Holland i 1961, 3700 tdw,3250 HK, 10 passagerer

***Nella Dan*** – OZKC, motor stål ishavsskib bygget i Danmark i 1961, 2200 tdw,2520 HK, 42 passagerer

***Saima Dan*** – OUPJ, motor stål ishavsskib bygget i Holland i 1962, 3700 tdw,3250 HK, 10 passagerer

***Kaisa Dan*** – OWWF, motor stål ishavsskib bygget i Holland i 1962, 2325 tdw,1700 HK, 2 passagerer

***Raila Dan*** – OZEC, motor stål ishavsskib bygget i Holland i 1962, 2325 tdw,1700 HK, 10 passagerer

***Sirpa Dan*** – OWUK, motor stål ishavsskib bygget i Holland i 1962, 2325 tdw,1700 HK, 2 passagerer

***Linda Dan****- OYOR, motor stål ishavsskib bygget i Finland i 1973, 4990 tdw,5000 HK, ingen passagerer

***Bamsa Dan**** -OXYL, motor stål ishavsskib bygget i Danmark i 1973, 7500 tdw, 8900 HK, ingen passagerer

*Bygget for direkte Bare boat charter til KGH.

Følgende JL ishavsskibe besejlede blyminen i Mestersvig i NØ Grønland for egen JL befragtning i perioden 1956 – 1963:

***Silja Dan*** - kaldesignal OXTI, damp stål ishavsskib, bygget i Danmark i 1950, 4200 tdw,1900 HK, 10 passagerer

- samt motor ishavsskibene:

***Kista Dan***

***Ingga Dan***

***Magga Dan***

***Anita Dan***

***Thora Dan***

***Frida Dan***

***Helga Dan***

***Thala Dan***

***Erika Dan***

***Perla Dan***

***Rimja Dan***

***Varla Dan***

## Rederiet A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

I 1910 købte kaptajn A.N. Petersen i Rederiet Torm aktiemajoriteten i A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab hvilket medførte at rederiet udviklede sig betydeligt. Efter sin død i 1941 efterfulgtes han af sønnen Eigil Hahn-Petersen.

I 1969 trak Eigil Hahn-Petersen sig tilbage, og hans mangeårige medarbejder V.A. Nyholm blev udnævnt til at forestå ledelsen af Rederiet. Efter kun to år på posten ønskede han sig pension, og Niels Hahn-Petersen, søn af Eigil Hahn-Petersen, blev udnævnt til administrerende direktør for Rederiet.

Efter 1945 indledte Rederiet A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab et mangeårigt samarbejde med Kongelige Grønlandske Handel (KGH).

I 1979 blev Rederiet A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab købt af Rederiet Dannebrog A/S, der fortsatte samarbejdet med Kongelige Grønlandske Handel (KGH) og senere Grønlands Handel (KNI) helt frem til 1992.

I 1992 blev Unit Load polarskibet *M/S Nungu Ittuk* (ex. *M/S Grønland*) solgt til Rederiet Royal Arctic Line A/S hvorefter skibet fortsatte i Grønlandsfarten under navnet *MS Kista Arctica* helt frem til 2004 hvor skibet blev solgt til udlandet.

Rederiet A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab havde købt 55% af Rederiet Northsea I/S der ejede passager polarskibet *M/S Disko*.

Følgende A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab skibe har på et eller andet tidspunkt gennem årene været chartret af KGH og besejlet Grønland:

***Skaane*** - NWSC/OULD, damp stålskib bygget i Danmark i 1919, 1950 tdw.

***Mayumbe*** – OUKA, motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1955, 6056 tdw,6400 HK,12 passagerer

***Grønland*** – OZLZ, motor stål fragtskib bygget i Tyskland i 1961, 4413 tdw, 3900 HK

***Skotland ex Grønland*** - OZLZ (omdøbt i 1972)

***Irland*** - OYPA – motor stål tankskib bygget i Finland i 1964, 2022 tdw, 1870 HK, Ice Class 1A

***Grønland*** – OZSS, motor stål ishavsskib bygget i Finland i 1973, 5241 tdw,5000 HK, lloyds Register Ice Class 1A Super

***Disko*** - OVQW2 – motor stål passager polarskib – bygget i Danmark i 1968 – 2162 Brt,2610 HK, 250 passagerer kystfart, Ice class 1A

## Rederiet Northsea I/S i Grønlandsfarten

I 1920 havde skibsreder for A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, A.N. Petersen, stiftet et befragtningsfirma ”A.N. Petersen”, der især skulle skaffe fragt til Rederiets egne skibe. Firmaet blev senere ledet af Leif Hahn-Petersen, søn af Ejgil Hahn-Petersen og sønnesøn af skibsreder A.N. Petersen.

Rederiet Northsea I/S blev etableret i 1960 af Leif Hahn-Petersen, søn af Ejgil Hahn-Petersen, og broder til Niels Hahn-Petersen der senere blev direktør for A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, samt befragtningsfirmaet ”A.N. Petersen” hvor Leif Hahn-Petersen var direktør. Efter etableringen i 1960 indledte Rederiet Northsea I/S et mangeårigt samarbejde med Kongelige Grønlandske Handel (KGH) og senere Grønlands Handel (KNI).

Følgende Rederiet Northsea I/S skibe har på et eller andet tidspunkt gennem årene været i charter til KGH/KNI og besejlet Grønland i perioden 1960 – 1997:

***Mary North*** – OXMK, motor stål fragtskib bygget i Holland i 1959, 1554 tdw,1150 HK

***Elfi North*** – OZBX, motor stål fragtskib bygget i Holland i 1961, 1518 tdw, 1250 HK

***Disko*** - OVQW2 – motor stål passager polarskib bygget i Danmark i 1968, 2162 Brt, 250 passagerer kystfart, Ice class 1A

## Skibsreder Ejnar Nygaard, Riiskov

***M/S Martin S.*** , bygget til Rederiet A.E. Sørensen, forliste i Sukkertoppen havn i 1966 men blev bjærget og slæbt til Danmark.

I 1967 købte skibsreder Ejnar Nygaard, Riiskov skibet og ændrede navnet til ***M/S Anne Johanne*** hvorefter skibet slæbtes til Nakskov Skibsværft hvor det gennemgik en omfattende renovering.

Ejnar Nygaard benyttede befragtningsfirmaet ”A.N. Petersen” som bestyrende reder, og i 1968 chartredes skibet atter af KGH årligt helt frem til 1972.

***Anne Johanne*** - OUPQ – motor, stål fragtskib bygget i Danmark i 1965, 2945 tdw, 1995 HK, 12 passagerer

## Copenhagen Reefers

Mæglerfirmaet Albrect & Boserup blev stiftet i København i 1962, og virksomheden sluttede ofte fragter for fryseskibe som *M/S Icecap*, *M/S Glacia* og *M/S Snowman* med frossen fisk fra Danmark, Færøerne og Shetlantsøerne og Orkneyøerne til Glouchestet/Boston USA. Rejserne gik ind i mellem til Færingehavn i Grønland for lastning af rejer fra færøske trawlere og laks fra bornholmske både.

I slutningen af 1970'erne stiftede befragter Erling Albrect partrederiet Copenhagen Reefers ApS (København) sammen med skibsfører Bjørn Boserup, der havde en maritim fortid ved Grønland, og befragter Erwin H. Olsen, der havde en fortid på KGH Trafikkontoret i Godthåb, Grønland.

I perioden 1979 – 1985 byggede eller købte Rederiet Copenhagen Reefers ApS en række fryseskibe i Danmark der blev chartret af KGH i kortere eller længere tid gennem årene. Skibene blev typisk lastet med uniteret tørgods i Danmark til destinationer i Grønland, hvorefter skibene lastede uniteret frysegods til Danmark eller direkte til udlandet.

I 1987 solgte Erling Albrect Copenhagen Reefers ApS og skibene til Rederi *A/S Mortensen & Lange* hvorefter han gik på pension. I 1992 opkøbte Armada-gruppen og Jørgen Dannesboe hele Rederi *A/S Mortensen & Lange* og dermed også fryseskibene.

I begyndelsen af 1990'erne besluttede Grønlandske Hjemmestyre at rederidelen i Grønlands Handel (KNI) skulle privatiseres primo 1993, og Armada-gruppen er et af de fem danske rederier, der bød på licitationen - der dog går til Rederiet J. Lauritzen.

I 1993 etablerede Rederiet J. Lauritzen således datterselskabet Rederiet Royal Arctic Line A/S i Grønland, og dette rederi fortsatte samarbejdet med at chartre fryseskibe fra Armada-gruppen.

Følgende fryseskibe har på et eller andet tidspunkt gennem årene været chartret af KGH eller Mæglerfirmaet Albrect & Boserup til Grønlandsfarten:

***Icecap*** – OVTS, motor stål fryseskib bygget i Danmark i 1969, 300 Brt, 800 HK

***Glacia*** - OVSE – motor stål fryseskib bygget i Færøerne i 1968,300 Brt, 800 HK

***Snowman*** - OVPE – motor stål fryseskib bygget i Danmark i 1967,300 Brt, 800 HK

***Snowdrop*** - OWHR – motor stål fryseskib bygget i Færøerne i 1978,1423 tdw, 1250 HK,

***Iceblink*** – OXJJ, motor stål fryseskib bygget i Færøerne i 1979, 1482 tdw, 1700 HK, Ice class

***Icestar*** – OWVG, motor stål fryseskib bygget i Danmark i 1979, 1778 tdw, 3000 HK, Ice class

***Iceberg*** -OXKM2,motor stål fryseskib bygget i Færøerne i 1979, 1423 tdw, 1700 HK, Ice class

***Iceport*** -OXKM2, motor stål fryseskib bygget i Færøerne i 1979, 1423 tdw, 1700, Ice class

***Iceflower*** - OVRR2, motor stål fryseskib bygget i Danmark i 1977, 2489 tdw, 2320 HK, Ice class 1C

***Icepearl*** - OYMZ2, motor stål fryseskib bygget i Danmark i 1985, 2607 tdwt, 3995 HK, Ice class 1C

## Esvagt A/S

I offshore olieefterforskninger ved Grønland efter 2010 har enkelte danske skibe deltaget som vagtskibe ved boreskibene.

***Esvagt Capella*** - OVQK2, motor stål vagtskib bygget i udlandet i 2004, 931 BT

***Esvagt Don*** – xxxx, motor stål vagtskib bygget i Danmark i 2000, 1863 BT

***Esvagt Connector*** - OYWT2, motor stål vagtskib bygget i Danmark i 2000, 1890 BT, Ice class 1D

## Skibsreder Erik Winther, Hellerup

Partrederiet Erik Winther I/S havde et stykgodsskib som KGH/KNI chartrede årligt i perioden 1982 – 1989:

***Karen Winther*** - OXCZ2, motor stål fragtskib bygget i Danmark i 1977, 4100 tdw, 2600 HK, Ice class 1C

## Skibsreder P. Knudsen, Holte

Partrederiet P. Knudsen havde et stykgodsskib/fryseskib som KGH/KNI chartrede årligt i perioden 1989 og frem:

***Greenland Saga*** - OUNM2, motor stål fragt/fryseskib bygget i Danmark i 1989, 1599 BRT,3263 HK

## Royal Arctic Line A/S

Rederiet Royal Arctic Line A/S (RAL) blev etableret pr. 1. januar 1993.

***M/S Tinka Arctica (ex M/S Nivi Ittuk* ex *M/S Bamsa Dan)***

(OXYL2, motor stål Unit Load polarskib bygget i Danmark i 1973, 7620 tdw,8900 HK)

***M/S Kista Arctica (ex M/S Nungu Ittuk ex M/S Grønland)***

(OZSS2, motor stål Unit Load polarskib bygget i Finland i 1972, 5241 tdw, 5000 HK)

***M/S Arina Arctica (ex M/S Nuka Ittuk)***

(OVYA2, motor stål Unit Load polarskib bygget i Danmark i 1984, 4330 tdw, 7627 HK, ombygget til containerskib i 1994.

***M/S Makka Arctica (ex M/S Magnus Jensen)***

(OZJP, motor stål Unit Load polarskib bygget i Danmark i 1978, 4757 tdw, 3840 HK)

***M/S Malla Arctica (ex M/S Johan Petersen)***

(OWGW2, motor stål Unit Load polarskib bygget i Danmark i 1979, 4557 tdw, 3840 HK)

***Irena Arctica*** - OXTS2, motor stål containerskib bygget i Danmark i 1994, 5817 tdw, 2 x 4000 HK, DNV Ice Class 1A*

***Nuka Arctica*** - OXYH2, motor stål containerskib bygget i Danmark i 1995, 9556 tdw, 10605 HK, DNV Ice Class 1A

***Naja Arctica*** -OXVH2, motor stål containerskib bygget i Danmark i 1994, 9556 tdw, 10605 HK, DNV Ice Class 1A

***Mary Arctica*** - OXGN2 – motor stål containerskib bygget i Polen i 2005 – 6365 tdw, 10686 HK, DNV Ice Class 1A*

## Tankskibe i Grønlandsfarten

Tankskibene i Grønlandsfarten var i de første mange år efter 1945 opereret af Det Grønlandske Olieaktieselskab (DGO) indtil Grønlands Handel (KNI) overtog operationen af tankskibene.

Følgende danske og grønlandske tankskibe har besejlet grønlandske destinationer efter 1945:

***Henny Kaz***- kaldesignal OZFN, motor stål tankskib, bygget i 1939, 115 Brt

***Esso Hermod*** - kaldesignal OYKH, motor stål tankskib bygget i Tyskland i 1952, 499 Brt,630 HK

***Esso Odin*** - kaldesignal OYUB, motor stål tankskib bygget i Tyskland i 1954, 499 Brt,660 HK

***Esso Rønne*** - kaldesignal OZHY, motor stål tankskib, bygget i Tyskland i 1963, 499 Brt, 750 HK, Ice class C

***Irland*** - kaldesignal OYPA motor stål tankskib bygget i Finland i 1964, 1399 Brt,1870 HK, Ice class 1A. Navneændring ***Irla Lupe*** fra 1979 – 1983 og ***Betty Theresa*** fra 1983 – 1988.

***Grete Terkol*** – OZRY, motor stål tankskib bygget i Danmark i 1966, 498 Brt, 950 HK

***Grethe Theresa*** - OVQQ2, motor stål tankskib bygget i Tyskland i 1967, 499 Brt, 800 HK, Ice class 1C

***Sofie Theresa*** - OWTL2, motor stål tankskib bygget i Finland i 1982, 1599 Brt, 3358 HK

**Aqipi Ittuk** – OWPW2, motor stål tankskib bygget i Danmark i 1986, 398 Brt,700 HK, DNV Ice class ICE-1B,

***Orsiaat*** - OYUO – motor stål tankskib bygget i Danmark i 1978 – 251 Brt,550 HK, DNV Ice class ICE-1B,

***Orasila*** - OWFW2, motor stål tankskib bygget i 2006, 2017 tdw, 2773 HK, DNV Ice Class 1A

Endvidere har flere af Rederiet M.H. Simonsen tankskibe gennem tiden forsynet fiskeskibe og trawlere i Grønland med bunkers via Malik Supply S/S:

***Oratank*** - OWJH2, motor stål tankskib bygget i 1968 i Norge, 1022 Brt

***Orasund*** - OWFW2, motor stål tankskib bygget i 1969 i Norge, 499 Brt, 1100 HK

***Oragreen*** – motor stål tankskib – besejlet grønlandsk farvand i 1990

## Diverse

Der har været mange, mange andre skibe end de nævnte, der har besejlet destinationer i Grønland. De har imidlertid som regel kun været KGH chartret nogle få gange, og er derfor ikke med her i bogen, men mange af denne kategori skibe vil kunne findes optegnet i de gamle KGH Besejlingsjournaler frem til ultimo 1992.

Af de mange fremmede skibe som KGH/KNI har chartret i Grønlandsfarten i perioden 1973 – 1993 vil jeg kun nævne ***M/S Dukegat*** og ***M/S Mövensteert*** da disse to skibe foretog mange rejser i Grønlandsfarten i den periode.

Det vil dog være på sin plads også at nævne disse fire skibe under færøersk flag thi disse KGH chartrede skibe besejlede Grønland i en længere årrække:

***Nordvikingur*** - XPPT, motor stål fragtskib, bygget i 1968, 300 Brt, 599 HK

***Nordlandia*** - OW2290 - motor stål fryseskib, bygget i 1979,1071 Brt, 2375 HK

***Vestlandia*** - OW2325 - motor stål fryseskib, bygget i 1980,499 Brt

***Halgafelli*** OW2325 - motor stål fryseskib, bygget i 1985,1980 BT, 3303 HK

## Sælfangerskuderne i Grønlandsfarten

Skibsmægler *Nils N. Musæus* i Aalesund, Norge har meget ofte virket som skibsmægler for KGH når KGH havde behov for at chartre en eller flere sælfangerskuder med gods og passagerer til destinationerne i Øst og nordøstgrønland.

Her et udvalgt af de KGH chartrede sælfangerskuder gennem årene:

***Søndmøringen***

***Veslekari (I)***

***Polarstar***

***Polarbjørn (II)***

***Polarbjørn III***

***Jopeter ex Brategg* stålskib**

***Sjannøy***

***Polaris (II)***

***Polarsirkel***

***Selbarden***

***Opo***

***Aarvak***

***Polarbjørn (III) Ex Jopeter***

***Polarhav***

Også denne kategori af KGH chartrede skibe vil man kunne finde optegnet i de gamle KGH Besejlingsjournaler frem til ultimo 1992.

Den vel nærmest legendariske sælfangerskude ***Jopeter*** havde hårde rejser i Nordøstgrønland gennem årene 1950 - 1972, men skibet havde tidligere vist sit værd under norske ekspeditioner ved Antarktis; fx deltog skibet under navnet ***Brategg*** i *Brategg ekspeditionen* til Antarktis i 1947/48. I 1958/59 og i 1959/60 deltog skibet atter ekspeditioner til Antarktis, denne gang under navnet ***Polarbjørn*** *(III).*

## Sted- og bynavne i Grønland

| Dansk | Grønlandsk |
|---|---|
| Danmarkshavn | Danmarkshavn |
| Daneborg | Daneborg |
| Ella Ø | Ella Ø |
| Mestersvig | Mestersvig |
| Scoresbysund | Ittoqqortoormiit |
| Constable Pynt | Nerlerit Inaat |
| Angmagssalik | Tasiilaq |
| Nanortalik | Nanortalik |
| Julianehåb | Qaqortoq |
| Narssarsuak | Narssarssuaq |
| Narsak | Narsaq |
| Frederikshåb | Paamiut |
| Godthåb | Nuuk |
| Sukkertoppen | Maniitsoq |
| Holsteinsborg | Sisimiut |
| Egedesminde | Aasiaat |
| Godhavn | Qeqertarsuaq |
| Christianshåb | Qasigiannguit |
| Jakobshavn | Ilulissat |
| Umanak | Uummannaq |
| Upernavik | Upernavik |
| Thule | Qaanaaq |

## Bogens forfatter, Bjarne Rasmussen

Web site: **www.iceguide.dk**

Uddannet som Skibsfører, Svendborg Navigationsskole 1981

Min erfaring som navigatør i isfyldte farvande:

### Grønlandsfarten mellem Aalborg og Grønland:

1983: *MS Nanok S.* (Polar fragtskib)

1985: *MS Svendborg* (Polar fragtskib)

1986: *MS Svendborg* (Polar fragtskib)

1987: *MS Nivi Ittuk* (Unit Load polarskib)

1987: *MS Nikki Ittuk* (Polar fragtskib)

1988: *MS Nungu Ittuk* (Unit Load polarskib)

1988: *MS Naja Ittuk* (Unit Load polarskib)

1993: *MS Malla Arctica* (Unit Load polarskib)

1993: *MS Kista Arctica* (Unit Load polarskib)

1994: *MS Malla Arctica* (Unit Load polarskib)

1994: *MS Kista Arctica* (Unit Load polarskib)

1997: *MS Naja Arctica* (Polar containerskib)

1997: *MS Kista Arctica* (Unit Load polarskib)

1998: *MS Kista Arctica* (Unit Load polarskib)

1999: *MS Nuka Arctica* (Polar containerskib)

### Kystfart ved Grønland:

1989: *MS Disko* (Polar passagerskib)

1990: *MS Pajuttaat* (Unit Load polarskib)

1991: *MS Pajuttaat* (Unit Load polarskib)

1992: *MS Pajuttaat* (Unit Load polarskib)

1996: *MS Irena Arctica* (Polar containerskib)

1999: *MS Irena Arctica* (Polar containerskib)

## Grønlandsfarten mellem Grønland og Canada:

1988: *MS Nungu Ittuk* (Unit Load polarskib)

## Antarktis fart mellem Australien og Antarktis:

1984: *MS Nanok S.* (Polar fragtskib)

## Isbryder i danske farvande:

1987: *THORBJØRN* (Isbryder)

## Offshore Coordinator grønlandske farvande:

2000: Jeg var *Royal Arctic Line Offshore Coordinator* under det norske olieselskab Statoil's olieefterforskning på Fyllas Banke ud for Nuuk på den grønlandske vestkyst. I dette job koordinerede jeg alle Royal Arctic koncernens service ydelser til Statoil og Smedvig.

## 2000-2016: Diverse jobs i land

Diverse jobs samt flere efteruddannelsesforløb og certificeringer.

Forfattede diverse bøger for egen økonomi.

# Kildehenvisninger

## Bøger

Bøeg-Jensen Mogens: *Sidste melding – kraftig storm – M/S Hanne S. forlis*, udgivet af Marstal Søfartsmuseum, 2004, ISBN 87-89829-23-9

Carsten Ørts Hansen, Peter Grønsedt, Christian Lindstrøm Graversen, Christian Hendriksen: *ARCTIC SHIPPING – COMMERCIAL OPPORTUNITIES AND CHALLENGE*S,. Udgivet af CBS MARITIME, Januar 2016, ISBN 978-87-93262-03-4

Fischer Knud: *Danske isbrydere*, udgivet af Skib Forlag,2004, ISBN 87-90374-31-2

Halskov Lars & Morten: *Skibet der forsvandt*, Politikens forlag, 2008, ISBN: 978-87-567-8390-3

Hansen Bernhard: *En skibsreders saga: Skibsreder, konsul A.E. Sørensens rederivirksomhed 1918-1974*, Arnbergs Bogtrykkeri,1974

Hansen Bernhard: *En mand og hans virke: supplementsskrift for årene 1958-1968 til et Svendborg Rederi*

Holm-Petersen F.: *Et Svendborg Rederi: Konsul A.E. Sørensens Rederivirksomhed 1918-1958*, udgivet 1959

Holm-Petersen F.: *Maritime minder fra Grønlandsfarten*, udgivet af Høst & Søn,1981, ISBN 87-14-28165-1

Højlund Niels: *Krise uden alternativ - en analyse af dansk grønlandsdebat*, Forlaget Gyldendal, 1972, ISBN 87-00-57292-6

Johannesen Ole Stig: *Trampskibe fra en svunden æra – Myren og Progress, Orient og Motortramp*, udgivet af Edition Maritimes, ISBN 9788799074488

Johannesen Ole Stig: *Dansk-Fransk; Skibene fra A/S det Dansk-Franske Dampskibsselskab*, udgivet af Edition Maritimes, ISBN 8799074400 og 9788799074402

Johannesen Ole Stig: *J. Lauritzen. Skibene i årene 1888-1952*, udgivet af Edition Maritimes, ISBN 9788799074495

Johannesen Ole Stig: *J. Lauritzen. Skibene i årene 1952-2013*, udgivet af Edition Maritimes, ISBN 9788799648108

*KGH Orientering nr. 53, 16. maj 1974,* Jubilæumsnummer, bog, 191 sider

Kløve Lassen Finn: *Blyminen i Mesters Vig*, af Forlaget Atuagkat, 2005, ISBN 87-90393-68-6

Mikkelsen Bent: *Danske Rederier, Volume 7+8, J. Lauritzen 1884 – 2009*, Forlaget Betty Nordgas, ISBN 9788799272617

Per Herholdt Jensen Per: *Atlantsejlerne – Flådens inspektionsskibe i 100 år*, udgivet af Aschehoug, 2005, ISBN 87-11-16729-7

Povl Kjeld Hansen, Vilhelm M. Pedersen, Georg Røn: *Eventyret i Antarktis*, forlaget Polarsejler, 2010. ISBN 978-87-993900-0-7

Riisgaard Fjord: *Fra Trangraven til Langerak – en epoke i grønlandstrafikken*, udgivet af Royal Arctic Line A/S, 2008 , ISBN 978-87-992727-0-9

Rockwell Thomas: *I de bedste hænder – historien om M/S Hans Hedtofts forlis* Aschehoug, 2002, ISBN 87-11-16284-8

Schmidt Jan: *Hans Hedtoft*, forord af redaktør Palle Brandt, Forlaget TANKEN, ISBN: 87-985929-0-4

Stigø Sven: *Eventyret om kryolit*, udgivet efter 1987 af Kryolitselskabet Øresund A/S. ISBN 87-982647-2-9

Thorsøe Søren: *The Dannebrog Fleet 1883 – 1993*, udgivet af Dannebrog Rederi A/S, ISBN 87-984305-1-3

Tving R.: *Træk af Grønlandsfartens historie*, Ejnar Munksgaards Forlag, 1946

Ventegodt Ole: *Skibsfart på Grønland gennem 1000 år. Bind 1+2*, udgivet af Post Greenland, ISBN 87-989504-0-1

Vinding Ole: *Grønland 1945*, Forlaget Gyldendal, 1946 (Han fik Cavling prisen for denne bog)

Zinglersen Jens: *Baser, Grønland og den kolde krig,* , 2016, Kahrius.dk Forlagsaktieselskab

## Betænkninger m.v.

*Atlant- og kystlang besejling af Grønland*, Rederiet J. Lauritzens oplæg, 1991

*Betænkning afgivet den 12. juni 1946 af Rigsdagens Grønlandsudvalg: i forening med en af de Grønlandske landsraad valgt delegation og repræsentanter for Grønlands styrelse.*

*G50 Betænkningen* udgivet i 1950

*Beretning fra undersøgelsesudvalget vedrørende Grønlandsskibet Hans Hedtoft*, udgivet af Statens Trykningskontor i 1959.

*Betænkning afgivet af Det af Ministeren for Grønland under 19. februar 1959 nedsatte Udvalg vedrørende Besejling af Grønland*, udgivet af Statens Trykningskontor i 1959.

*Betænkning om Grønlands fremtidige trafikstruktur,* Grønlands Hjemmestyre, Erhvervsdirektoratet.

*G60 Betænkningen* udgivet i 1964

## Personaleblade

Rederiet J. Lauritzen: *FRIVAGTEN*, alle numre af Rederiet J. Lauritzens offentligt tilgængelige personaleblad *FRIVAGTEN* udgivet i perioden 1937 – 1981. Findes i enkelte biblioteker, arkiver samt web siten www.lauritzenveteranerne.dk

Rederiet J. Lauritzen: *LAURITZEN NEWS* alle numre af Rederiet J. Lauritzens offentligt tilgængelige personaleblad *LAURITZEN NEWS* udgivet i perioden 1993 – 1995. Findes i enkelte biblioteker, arkiver samt web siten www.lauritzenveteranerne.dk

Kongelige grønlandske Handel: *KGH orientering*, alle 68 numre af Kongelige grønlandske Handels offentligt tilgængelige personaleblad *KGH orientering* udgivet i perioden 1960 – 1981 (Privateje, men findes også på Det kongelige Bibliotek i København)

## Tidskriftet Grønland

*Tidskriftet Grønland*, samtlige 50 årgange i perioden 1953 – 2002, udgivet på Det grønlandske Selskabs offentligt tilgængeligt database på selskabets web site www.dgls.dk

Fynbo Jens: *Isrekognoscering i Nordøstgrønland*, Tidskriftet Grønland, 1955.

Jacobi Hansi: *M/S Britannia*'s *julerejse til Jakobshavn*, Tidskriftet Grønland, 1969

Ancker Paul E.: *Narssarssuaq Air Base (B.W.-1), 1941-58,* Tidskriftet Grønland, 1993.

Schultz-Lorentzen Helge: *Kysttrafikken og forsyningstjenesten i Grønland under 2. verdenskrig,* Tidskriftet Grønland 1996

## Arkivalier

*KGH Besejlingsjournaler 1839 – 1965* og *1966-1992*, Grønlands styrelse

Diverse arkivalier i Statens Arkiv og i Arktisk Institut (www.sa.dk og www.arktiskinstitut.dk)

## Artikler, rapporter, web sites m.v.

*Ejnar Mikkelsen og oprettelsen af kolonien Scoresbysund*, Søren Andreasen Bachelorprojekt Institut for Kultur og Samfundshistorie Ilisimatusarfik Vejleder: Ole Marquardt 29. juni 2009

Mange, mange artikler skrevet på dansk i *AG Grønlandsposten* gennem årene (de findes digitaliseret på den offentligt tilgængelige web site www.timarit.is), fx *Grønlands betænkningen under debat* torsdag aften den 12. december 1946 hvor en talrig forsamling inkl. statsminister Knud Kristensen og mange andre politikere, erhvervsfolk og journalister m.fl. var mødt op (*GRØNLANDSPOSTEN* nr. 11, december 1946). G50 planen gennemgås også i en meget stor artikel i *AG Grønlandsposten.*

Leksikonet www.danmarkshistorien.dk

Det norske ishavsmuseum AARVAK, www.ishavsmuseet.no

Den private og meget informative web site: www.jmarcussen.dk

Arktisk Institut, web site: www.arktiskinstitut.dk

*Afvikling af Grønlands kolonistatus 1945-54 En historisk udredning* www.stm.dk/publikationer/grludredning07/DIIS.pdf

*Olien skal frem*, Det Grønlandske Olieaktieselskab (DGO) jubilæums nummer, 1990

Keld Qvistgaard og Hans H. Valeur: *Iscentralen 50 år – i glimt*, Jubilæumshæfte"

Sejersen Frank, lektor ved Institut for Tværkulturelle og Regional Studier Københavns Universitet: *Efterforskning og udnyttelse af råstoffer i Grønland i historisk perspektiv,* 2014.

Pullen T.C.: *Report on The Nothwest Passage Voyage of the S.S.S. Manhattan 1969* for NOTHERN ASSOCIATES REGISTERED (Skibsreder Knud Lauritzens personlige eksemplar…)

Bjarne Rasmussen

Overstyrmand
M/S Kista Arctica
1997

Dansk polarfart i denne bog omhandler danske rederiers besejling af:

- Grønland
- Arktisk Canada
- St. Lawrence (Canada)
- NØ Passagen
- NV passagen
- Antarktis

Bogen omhandler også den fantastiske historie om hvorledes danske statsinstitutioner som Kongelige grønlandske Handel (KGH) og danske private rederier m.fl. opbyggede og udviklede den maritime del af Grønland efter 1945.