

FRA DE GAMLE GRØNLANDSFARERES TID

Af

JOHANNES BALLE

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

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

Forholdene om bord var meget primitive, da der ikke ofredes ret meget på kahyt og lukafer, og særlig de sidste var dårlige. Det var for eksempel almindeligt, at der sov to mand i hver køje, og ventilation var der ingen af uden nedgangskappen, og den måtte de med dårligt vejr holde lukket, for at søerne, der slog ind over dækket, ikke skulle fylde lukafet. Kosten var meget ensformig og enkel, fordi man ikke havde

midler til at holde det ferske kød og fisk friskt og ikke kendte konserver, og man måtte som regel allerede ty til det saltede kød og fisk, når man havde været en otte dages tid i søen. På de lange rejser betød det en stor fare, da folkene, på grund af den evindelige saltmad, hurtigt blev angrebet af skørbug eller plaget af de såkaldte saltvandsbylder. Desuden var der den såkaldte „brystsygge“, der hærgede om bord, da folkene almindeligvis ikke kunne få tørret deres våde tøj, og således måtte gå i vådt tøj i døgnvis.

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

Det har været en meget hård og uheldig rejse, idet det tog fregatten omtrent 4 måneder at nå op til Sydgrønland, hvor skibet forliste. I rapporten var der et udtog af journalen, skrevet af overstyrmand *Boj Theisen*, og som jeg gengiver med mine egne ord.

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

Allerede her hører man om, at skørbugen har huseret om bord, da der i al korthed står i journalen: „Matros Jacob Larsen hårdt syg og døde kl. 8 efter omtrent 3 ugers sygeleje“.

Over Nordsøen har de heller ikke haft for godt vejr eller

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

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

Det dårlige vejr, det fugtige lukaf og våde klæder har ikke været godt for sundhedstilstanden om bord og har givet skørbugen særlige muligheder. Den huserer nu slemt, hvad man ser af følgende små bemærkninger i journalen: „Den 23de august matros Jens Nielsen så belast med skørbug, at han aldeles intet arbejde kunne forrette“, og for den 25de „captainen yderst svag af blodskud i den ene side og må holde køjen“, den 29de „matros Hans Johansen så belast med skørbug, at han måtte holde køjen. Captainens sygdom tiltog“. Under så primitive forhold har det været forfærdeligt at have så megen sygdom. Medicin var der intet eller meget lidt af, så man var afskåret fra at hjælpe dem og give dem ordentlige forhold at ligge under.

Endelig den 2den september får de føjelig vind af S.t.Ø.

og „lænsér for rebet fok og stompede mærssejl“. Den gode vind varer heller ikke længe denne gang, da de allerede den 5te om aftenen må „dreje bie“.

Sygdommen angriber flere og flere, så styrmanden skriver for den 6te september: „Matroserne Jacob Torpegaard, Hans Hansen og Jørgen Rasmussen så belast med skjorbug og værk, at de næsten ej kunne bruges til arbejde. Måtte lempe sejlene efter omstændighederne for at kunne bjærge dem“.

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

Kaptajnens sygdom forværres, og Boj Theisen skriver for den 14de september: „Captainen lod mig kalde med sigende: at hvis hans svaghed havde tilladt ham at skrive, ville han give mig skriftlig, at jeg, i tilfælde af hans død, skulle hjemføre skibet“. Den 16de september har vejret bedaget sig noget, og vinden er gået om på SV, altså god vind med chance for at komme godt frem, men desværre kan de ikke benytte den gode lejlighed, idet styrmanden skriver: „Man turde ej tilsætte flere sejl, da man af mangel på mandskab ej kunne bjærge dem“. Captainen giver ordre til at søge nærmeste havn, „formedelt mandskabets yderligere svaghed“. Med varierende vinde avanceres lidt, og den 18de september om morgenen ses Kap Farvel i ca. 14 mils afstand, og isfjelde begynder at vise sig.

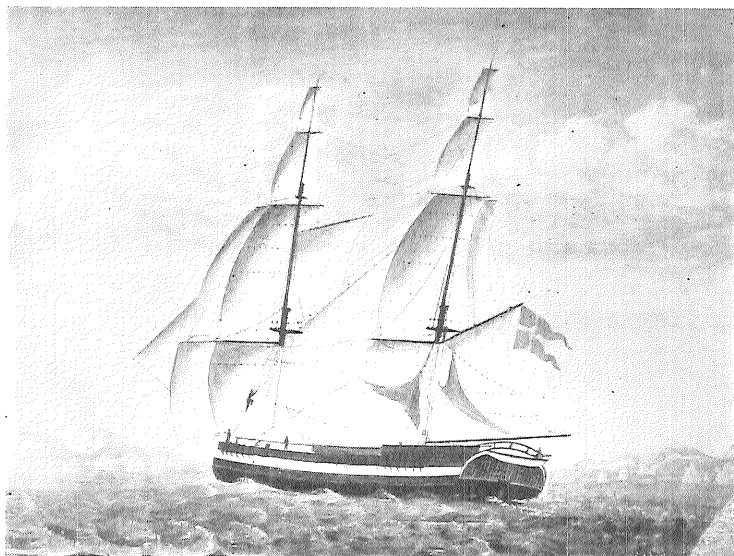
Skørbugen raser videre om bord og kræver nu sine ofre. Den 19de september indfører styrmand Theisen: „2den styrmand Mortensen yderst syg for brystet og døde samme dag“. „Et læsejl blev forbrugt til at indsy hans lig udi, som blev firet overbord“. I al sin korthed siger disse sætninger os, at den endnu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

Vinden springer om på nord – der er direkte modvind – med svær sø fra NNV. Da det truer med hårdt vejr, må de bjærge sejl, før det var nødvendigt og dreje skibet under for

vinden. Den 21de september meldes atter om død, journalen siger: „Formedels de svære byger turde man ikke tilsætte flere sejl, da som meldt, mandskabet manglede til sammes bjergning. Kl. 2 em. bortdøde captainen“. Oberstyrmanden er nu ene navigator om bord og er med det fåtallige mandskab ilde stedt, og han skriver da også følgende i sin rapport: „Så længe det var mig muligt, søgte jeg med det svækkede mandskab at fortsætte rejsen; omsider troede jeg mig ej længere i stand dertil, da en lang rejse under ofte indfaldende contrair stormvind og sygdomme havde næsten udtømmet mine og mandskabets sidste kræfter“.

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

Der ses isfjelde i læ, og der må vendes vestover. Skibet må presses for ikke at drive ud af strædet igen, og de må føre flere sejl, end det egentlig er rådeligt med den lille besætning, der nu yderligere formindskes, da to mand atter må erklæres for „uduelige til alt arbejde“. Oberstyrmanden nødsages nu til at søge nærmeste mulige havn, og en let kuling af SSØ. giver dem den ønskede lejlighed, hvorfor man sætter forre mærsejl, men samme dag blæser det op til en rygende storm af SSV. med tykning, og skibet må atter drejes „bie for rebet fok, som af frygt for isfjelde ej turde fastgøres, for des hurtigere at få skibet til at falde“. „Skibet tog mange brådsøer over, som brød lemmene på styrbordssiden bort. Man befandt, at skibet havde givet sig i waterbords nåderne og med halvdæksbjælkerne på begge sider“. Den 28de september er vinden atter gået om på nord, men med aftagende kuling, hvorfor man holdt ind efter landet. Hen på eftermiddagen får de landet i sigte og gisser sig 10 mile af det. Den næste dag får de isblinken at se og er nu klar over, at de er lidt nordenfor Frederikshaab. Da de endelig når ind under land, får de sne og tåge og kan ikke få



Briggen „Freden“ af København. 82 kmlstr. Købt i 1808 af den grønland og færøiske Handel og anvendtes i grønlandsfarten 1809–1843. Opbragtes af englænderne i 1811, men frigaves påny.

kending. Den 1ste oktober får de atter kending og ser, at de i mellemtiden er dreven søndenfor Frederikshaab, men er dog så langt inde under land, at der kommer 2 grønlandere om bord med besked fra købmand Falck. De holdt nu ind efter land, og kl. 3 afgives et kanonskud, hvorefter købmand Falck kom om bord og lod en kendt mand blive tilbage, så han kunne lodse dem ind. Samme dag dør endnu en matros. Sygdommen raser stadig og har nu krævet sit fjerde offer.

Det har været et lyspunkt i de arme menneskers tilværelse at se andre og mærke, at de var nær den frelsende havn, men skæbnen ville det anderledes. Det faldt nu i med sydlige vinde, kuling, tåge og regn, så de ikke turde holde ind, og skibet drev hjælpeløst nordefter. Den 4de oktober skriver overstyrmænd Thejsen: „Jeg blev syg og fandt smerte i benene og nu er mandskabet så få og svage, at man ej kan bjerge sejl og står fare ved at sejle“. Det gjorde stillingen så meget værre, at det

igen blæser op til storm af SSV. med regn og tykning, der varer til den 11te, da „skibet slingrede så hårdt, at begge waterboardsnåderne åbnedes“.

Nu kan styrmanden med sit svækkede mandskab ikke holde den gående længere, og han indfører for den 12te oktober: „Kl. 1 så land i SØtØ. på 2 mile efter gisning. Da såvel jeg, som det som alt bekendt få mandskab, nu vare så aldeles svækkede, at det ej længere var os muligt at holde søen eller regiere skibet, resolverede man at holde ind i en fjord kaldet Lacaster, (Ameralikfjorden kaldet Lancaster River af James Hall i 1612 på hans 4de rejse til Grønland), i det hollandske sprog og kom der til ankers kl. 4, på fire en halv favn vand. Stak en bugtoug ud, strøg jollen af, førte kabeloug i land om styrbord siden og pertline om bagbord“.

Man kan tænke sig, hvilken lettelse det har været for det udmattede mandskab at få ankeret i bund og fortøje skibet forsvarligt. Nu kunne man få tid til at pleje de syge og unde sig selv den hvile, man så højlig trængte til efter de hårde strabadser. Det er imidlertid ikke længe, der undes dem ro, for allerede dagen efter sendes 3 af de raskeste af besætningen af sted med jollen for at ro til Godthaab med brev til inspektøren. Det har ikke været nogen fornøjelsestur, da det stadig blæste en stor af SV. med sne og tykning, og jollen vender da også tilbage den 15de, da folkene ikke har kunnet finde grønlændere til at vise dem vej, og de var fuldstændig forkomne af at ligge 2 nætter ude på de nøgne klipper.

Da stormen stadig vedvarer, kan jollen ikke sendes af sted igen, og først da vejret bedager sig, sendes den syd efter for at finde grønlændere, der kunne vise vej for dem. Kl. 11 formiddag vender jollen tilbage, da de havde fundet nogle grønlændere fra Godthaab, som lå på garnfangst, af hvilke een var fulgt med.

Hvilen i de 8 dage de har ligget til ankers, har øjensynlig givet dem kræfter og mod til at fortsætte, idet de den 20de oktober „Resolverede at gå til sejl for SSØ.“. De vinder derfor ind på ankertovet, letter ankeret, sætter de nødvendige sejl og kaster fortøjningerne los, men så er uheldet over dem igen.

Vinden skralder – trækker sig om på SV. – så de ikke kan komme til luvart af det nordre næs, og da afstanden er så lille til næsset, kan ankeret ikke holde, og de driver på land. De førte straks et varpanker ud og prøvede på at hive skibet af, men da det var faldende vande og kulingen tiltog, stod skibet fast, så de hev ankeret til sig. Med voksende vande fik de dog hevet skibet af og lader ankeret gå på 6 favne, stikker 3 tove ud, men eftersom det er blæst op til en storm, kan ankeret ikke holde, og de driver ind i en lille bugt, da ankeret endelig tordenede op. Det viser sig imidlertid, at der ikke er ret dybt, så det bliver nødvendigt at hive skibet ud på dybere vand, men i den hårde storm er det umuligt for dem at føre sværankeket ud, og da vandet falder, tager skibet grunden, og inden vandet er på sit laveste kæntrer det om på styrbords side, samtidig med at roret brækkes i stykker. Med voksende vande viser det sig, at der er 3 à 4 fod vand i lasten, der ikke lader sig lænse.

Dagen efter er det stadig hård storm af SV., og skibet kæntrer nu helt over, så vandet står halvt ind på dækket. For om muligt at rette det op, kappes nu alle masterne, men til ingen nytte. Bådene og rundholter kappes så los, køjeklæder og nogle små sejl bjerges, lidt proviant tages i land og der slås telt op. Så snart vejret bedagedes så meget, at de kunne ro til Godthaab, tog de af sted dertil.

I sin kortfattede form giver denne skildring af en lang og farefuld rejse et godt billede af sejladsen på den tid, hvor alt gik med håndkraft, og skibene så fuldstændig var prisgivet vind og vejr. Der er her fortalt om, hvorledes et sejlskib blev tumlet rundt af vind og vove, men endnu værre er det stedt, hvis det kommer ind i storisen, sømandens værste fjende under den grønlandske kyst.

Hvor ilde et sejlskib var stedt, hvis det kom ind i storisen, viser en beretning om briggen „Giertrud Cathrine“s forlis i isen, 3 dage efter at den var sejlet fra Hollænderhavnen i Julianehaabsfjordens munding den 22de august 1804.

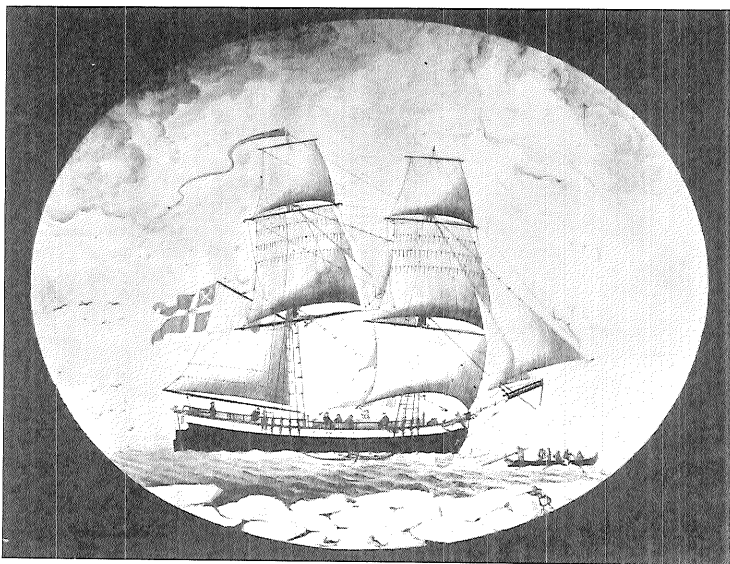
Beretningen er taget fra en rapport, som kaptajn *Jørgen Jochumsen Burchard* fremlagde for købmand N. D. Muus

ved det foreløbige forhør, der blev holdt ved hans ankomst til Frederikshaab.

Kaptajn Burchard meddelte følgende (i mit referat):

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

De gik straks i arbejde, og varpede sig op under en ø, hvorfra de „gik sejl“ kl. 4 om eftermiddagen. Da de var kommen et stykke ud, drejede de under vinden for at tage båden ind og hejste sjaluppen op på siden i taklerne. „Holdte siden til sejls med et tæt og i alle måder forsvarlig konditioneret skib“. De havde ikke sejlet ret langt, før de måtte forcere en lille strimmel is, hvorefter de kom ud i åbent vand. Sydøstkulingen, der først havde været svag, tog nu mere og mere til, hvorfor de henimod nat tog 2 reb i hvert mærssejl og holdt vester ud indtil kl. 11 om aftenen, da de fik is at se forud og til begge sider. Da det ikke var lyst nok til, at de kunne se,



Brig „Den hvide Bjørn“ 63½ kmlstr. Besejlede Grønland 1800–1807.
Blev taget af englænderne 11. okt. 1807 udfør Skagen på hjemvejen
fra Umanak.

drejede de straks til vinden og holdt den gående, krydsende frem og tilbage for at holde sig klar af isen, indtil det blev lyst. De var da kommen 9 à 10 mile til søs.

Den 23de august sejlede de og krydsede langs iskanten for at orientere sig, men overalt lå den så tæt, at det var dem umuligt at komme igennem og ud til åbent vand. De holdt derfor ind til „Ikerssuak“ (Bredefjord), men heller ikke her var det muligt at komme igennem. De vendte derfor udefter igen, men traf en strimmel is, som de ikke kunne komme igennem. De sejlede videre langs med denne istrimmel og fandt et lille hul eller åbning i den, hvor de mente, de kunne slippe ud. Midt i åbningen lå en større skodse, og for ikke at løbe på den, måtte de støde en lille skodse, „i størrelse af et 2 tds. fad“ væk, men den var stor nok til at trykke 2 planker i boven ind lige i vandgangen, så der blev en bule på halvanden tomme. Der blev straks pejlet over, men skibet viste sig heldigvis at

være tæt og trak heller ikke vand senere. Henimod aften tog kulingen af, og isen tætnede til, så åbningen blev mindre. De fortøjede så skibet ved 2 isskodser og lå natten over med laber kuling af sydlig vind og stille, så det ikke fik det mindste stød af isen.

„Den 24de august om morgenen blev de to brækkede planker for i boven efterseede og med værk, smerting og planker således forstærket, at rejsen kunne fortsættes uden noget hinder deraf. Så henimod kl. 9 formiddag kom der lidet sydlig vind, og der var en åbning ind efter det sydligste land på „Nunarssuit“, „Sorte Hunger“ kaldet. Kaptajnen gik da i råd med mandskabet om det ej var bedst at holde efter land for om muligt at få havn, da de ej kunne komme til søs. Dette blev da atter enstemmig resolveret, sejlede så ind ad landet med en laber kuling, alt hvad trække kunne, til henimod aftenen, da de var landet nær på 1 à 1½ mile, men siden blev det stille og lidet NØlig kuling, og da der intet rum var til at krydse, blev atter nødsaget til at fortøje ved isskodserne. Man kunne se en liden rende åben vand langs med landet ved „Nunarssuit“. Natten over var det en liden kuling af sydlig vind, men det begyndte at gå temmelig sødønning i isen og snart var det ganske tæt med is omkring skibet og snart bedre åbning, men skibet fik dog ingen stød, der kunne skade det noget. Den 25de august om morgenen kl. 4 begyndte det at blæse noget stærkere af syden, og da intet rum var til at holde skibet under sejl, blev 4 drægger hugget fast i tvende store isskodser, og skibet fortøjet med tvende parter at pertlinen, 1 part af kabeltouget og 1 part af jagetrossen, drev så med isen, der i hvert øjeblik satte dem i fare for at drive på de mange større isfjelde som lå omkring dem, indtil kl. 6, da det satte an med en hård storm, hvorved dels fligene af dræggene, og dels tougene brækkede af, og blev da skibet således overladet til at drive på siden mellem isen. Kaptajnen pakkede da straks alle brevskaber, uhre og andre små ting sammen og bragte det hen i båden, da den øjensynligste fare overhængte dem, thi det var ikke muligt på nogen måde at få skibet tørnet i isen igen, og heller ikke så meget rum at sejle imellem dem. Drev så

af en skodse og på en anden og fik mange hårde stød, men skibet var endda tæt. Kl. 7½ nærmede det sig ind imod landet ved pynten af „Nunarssuit“, hvor det stødte mod et fladt skær med agterenden, hvorved skibet slog om med forenden og skiød straks af for vinden, og så vidt man kunne skjønne fik ingen skade, da man næppe kunne fornemme, at skibet rørte ved skiæret. Kaptajnen sprang straks til roret og havde endda håb at have kunnet bjærge skibet og komme ind i en bugt, da isen var ikke så tæt nærmere under landet, men de kom ej længere end en halv kabellængde, da skibet tørnede an på en isskodse og stødte hele bagbords bau ind, hvorved det begyndte straks at løbe fuldt med vand. – Sjaluppen blev straks nedfiredt, og kaptajnen med 8 mand gik i den og afsatte 6 mand på en isskodse, da båden endnu stod på dækket, men forinden han nåede skibet var det allerede kæntret, og de overblevne 17 mennesker gik så på siden af skibet, men båden faldt ud af klamperne i flot vand imellem begge masterne, uden at det mindste vand kom i den, thi det var ej længere end 10 minutter efter stødet, at skibet var kæntret. De fiskede da op af vandet 2 tønder brød, som de havde sat på dækket, lidet smør og lidet af deres tøj. Roede så ind efter landet med begge fartøjerne, men da de kom ind til landet, lå alle bugter fuldstuvet med is, og imod vinden var det umuligt at komme og at holde længere ud efter pynten af „Nunarssuit“ turde de heller ikke vove, dels fordi der var meget vand i fartøjerne, og dels for ikke at drive til søs, da stormen var så rasende, at vandet stod i luften som røg af aske.

Lagde så til en liden ø med begge fartøjer og begyndte at tage noget af tøjtet ud af båden, men i det samme kom der så svære sødrag, at båden jager en 4 à 5 alen højt op på øen under en hulning i klippen og tilbage igen, hvorved folkene som vare i båden blev bange, springer pludselig ud af båden og lader den gå. Der gik straks 8 mand ned i sjaluppen for at hente båden, da brevskaberne m. m. lå nedpakket agter i den, men stormen rasede så hårdt, at de ej kunne vinde op til øen igen, hvorpå de holdte ned i en bugt, som lå stuvet fuld med is, fik dem indenfor nogle isskodser, men sødønningen tog så

hårdt til, at det ej varede længe, førend isen knusede begge fartøjer, og alt hvad der var i dem blev et rov for søen. Da fartøjerne således var forlist, søgte folkene, der stod på isskodserne, at komme til landet, hvilket også de 7 mand med stor fare nåede, men en af skipper Kiærs mandskab, navnlig Jacob Anker, tog søen bort af en isskodse, hvorved han gik til bunds og druknede. De stode med 18 mennesker på en liden ø, som søen næsten overskyllede, uden den allermindste proviant og uden fartøj til at hjælpe dem derfra, langt borte fra al menneskelig hjælp. Kaptajnen tilligemed styrmanden og flere af mandskabet havde ej mere end hvad de stod og gik i, og måtte således alle tilsammen i tvende etmål holde ud på denne lille ø i regn og uej. Da isen endelig stuvede ind mellem øen og landet, resolverede kaptajnen med 12 mand at gå over tvende løb på isen til landet, hvor de avancerede så langt de kunne komme øster efter på „Nunarssuit“ land og opholdt livet ved krækkebær og blåbær, indtil den 1ste september, da fik 2de kajakker fra „Kekertaisak“ til dem, som samme dag med konebåd afhentede 10 mand, thi skipper Kiær med 2de mand søgte løbet som købmand Mørch på sin nedrejse til Julianehaab var ventende at skulle komme igennem, og blev bjærget 2de dage efter med en konebåd, som kom fra Frederikshaab, og kom også til „Kekertaisak“. De 7 mand, som havde forlist fartøjerne, havde sat over et løb på en isskodse og kom ligeledes samme dag til samme sted. De overblevne på øen blev også bjergede.

Den 2de september foer kaptajnen med styrmanden og 3 passagerer til Julianehaab og den 3die sendte han proviant med konebåd til mandskabet. Den 4de dito rejste han og med styrmanden fra Julianehaab med konebåd, og nåede mandskabet samlet den 6te dito på Frederikshaabs spækbåd i løbet Torsketræk kaldet, på deres retourrejse fra Julianehaab, med hvilken de bleve følgelig indtil de den 1ode september om eftermiddagen arriverede her ved Frederikshaab.“

Således lød kaptajn Burchards forklaring, som den er nedskrevet i Frederikshaabs dagsbogsjournal. En skibsjournal føres i et meget kortfattet sprog, men har man selv ført en sådan

journal, kan man mellem linierne læse sig til meget. Der står intet om, hvad de har lidt, eller om de strabadser de har været udsat for. De har sejlet frem og tilbage langs iskanten for at finde en åbning, der kunne blive vejen for dem til friheden, – det åbne hav. Det vil sige, at de stadig har måttet manøvrere med sejlene for at holde skibet klar af isen, hvilket har betydet, at hele mandskabet skulle være på dækket, og der ikke er blevet tid til megen søvn eller hvile. Så pakker isen til om dem, så der intet andet er at gøre end at fortøje skibet ved et par store isskodser, og da det er godt vejr, bringer det lidt hvile. Så bryder stormen løs – den af alle erfarne sømænd så velkendte og i sejlskibstiden så frygtede føhnvind, soten – uden at de har ringeste chance for at kunne gøre noget for at redde skibet. Isen er for tæt til, at der kan sejles i den, foruden at det er umuligt at føre sejl i en sådan storm. De må lade skibet drive for vinden, ramlende fra den ene isskodse til den anden, kun ventende på det øjeblik, da det får så hårdt et stød, at skroget ikke kan holde til det. Øjeblikket kommer, da de får slået hele bagbords bov ind, og vandet styrter ind i lastrummet. Nu er det bare om at få bådene ud, og enhver sømand ved, hvad det er for hårdt arbejde i det vejr. Sjaluppen kommer ud, men kan kun rumme 9 mand. Så mange som muligt må derfor afsættes på den nærmeste store skodse for at kunne komme tilbage og hente resten, men det er et vanskeligt stykke arbejde, så det tager tid, og inden de når tilbage, kæntrer skibet, og de tilbageblevne 17 mand redder sig op på siden af det. Båden, som der ikke havde været tid til at sætte ud, falder imidlertid ud af klamperne og så heldigt, at den ligger flot på vandet mellem masterne. Efter at have bjærget lidt proviant, der var taget op på dækket, søger de ind til land, men isen har blokeret hele kysten, så de må søge læ ved en lille ø. De begynder at tage tøjet i land, men mister så begge bådene.

Her står nu 18 mand tilbage på den lille ø uden udsigt til redning, uden mad og drikke og kun med det tøj de går og står i. Det har været 2 drøje døgn at komme igennem, frysende, hungrende og tørstende, som de var. Det er derfor ikke underligt, at de trodser faren ved at gå over skodserne til land,

skønt de har set en af deres kammerater drukne for deres øjne uden at kunne hjælpe ham.

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

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